T. F. M. Richters
Reisen
zu Wasser und zu Lande,
in
den Jahren 1805—1817.

Für
die reifere Jugend zur Belehrung,
und
zur Unterhaltung für Jedermann.

Viertes Bändchen.

Dritte verbesserte und wohlfeile Taschenausgabe.

Dresden und Leipzig,
in der Arnoldischen Buchhandlung.
1831.

Reise

von

Nantes nach den Antillen,

und dann

nach Schottland, England und der Insel Walcheren,

mit

besonderer Hinsicht auf den Charakter und die Lebensart der Seeleute;

von

T. F. M. Richter.

Dritte verbesserte und wohlfeile Taschenausgabe.

Dresden und Leipzig,
in der Arnoldischen Buchhandlung.
1831.

Inhalt.

1.

Der Verfasser begibt sich von Nantes auf eine Reise nach der westindischen Insel Guadeloupe. Das französische Schiff, worauf er sich befindet, kommt nach einigem Ungemach glücklich in den Gewässern der kleinen Antillen an, wird aber bei Marie galante von einer englischen Fregatte genommen. Man bringt uns als Kriegsgefangene auf dieses Schiff — unsere gute Behandlung daselbst. S. 1—7.

2.

Die Fregatte segelt mit uns nach Roseau, der Hauptstadt der Insel Dominique, wo wir ein anderes Kriegschiff, eine Brig, besteigen müssen, um zu der bei Martinique versammelten englischen Flotte geschafft zu werden. Einige Bemerkungen über die Stadt Roseau und das Innere der Insel. Unsere Fahrt nach Martinique — es ereignet sich ein sonderbarer Vorfall unter der englischen Schiffsmannschaft — Anblick der schönen Insel Martinique — Lage und Beschaffenheit der Stadt St. Pierre — ihr Hafen. Bemerkung über die Eigenheiten des Windes auf den Antillen. S. 8—21.

3.

Die Kriegsbrig erreicht die Bucht von Fort-Royal, der Hauptstadt auf Martinique, wo wir die englische Flotte und ein kriegerisches Schauspiel erblicken. Kurze Erzählung der Ereignisse, die seit der englischen Landung auf Martinique Statt gefunden haben, und wie die Sachen bei

unserer Ankunft stehen. Man bringt uns an Bord des Admiralschiffes, dessen Mannschaft im Begriff ist, sich zu einem Gefecht vorzubereiten, — daher wir keine sehr günstige Aufnahme finden. Die Gefahr, in's Gefecht zu kommen, geht vorüber, worauf unsere Lage sehr verbessert wird. Erzählung der kriegerischen Begebenheiten, die sich bis zur gänzlichen Unterwerfung des Eilandes zutragen. S. 22—32.

4.

Beschreibung des Admiralschiffs, eines Dreideckers, der den Namen „Neptun" führt. Seine Masten und die Leute, welche die darauf vorkommende Arbeit verrichten. Das Back mit den dort befindlichen Kanonen, Ankern u. s. w. — Dessen Bemannung. Das Kuhl und seine Bestimmung — die großen Boote — die Luken und Treppen, welche nach unten führen — die Windsegel — die Treppen an der Außenseite. . . . . S. 33—45.

5.

Beschreibung der Schanze mit ihrer Bemannung — das doppelte Rad, womit man steuert — Bemerkungen, das Steuern betreffend. Die Kampanje und die darauf befindliche Mannschaft — Geschäft des Signalmeisters und seiner Leute — die Schaluppen. Verschiedene Bestimmung der Matrosen auf einem Kriegschiffe, die in dieser Hinsicht mit denen auf den Kauffahrern verglichen werden. Farbenanstrich der äußern Theile des Schiffes. . . . S. 46—55.

6.

Das Innere des Neptun. Die vom Admiral und Schiffskapitän bewohnte obere Kajüte, mit ihren Kammern, Galerien u. s. w. Das obere Kanonendeck — das Gallion — das Hospital — Beschreibung der Küche, nebst Bemerkungen über das Verfahren, süßes Wasser aus dem des Meeres zu machen — die Schmiede — Zubereitung des Kakao. S. 56—68.

7.

Fortgesetzte Beschreibung des obern Kanonendecks — die Ställe für Federvieh, Schafe und Ziegen — Bemerkung in Betreff anderer Hausthiere — der Behälter für das, zum täglichen Verbrauch bestimmte, süße Wasser — strenge Verordnung, den Verbrauch desselben betreffend, die dennoch häufig übertreten wird — die Mannschaft auf dem obern Kanonendeck — die Kajüte dieses Decks, welche die obern Offiziere und Beamten bewohnen. . . S. 69—77.

8.

Das mittlere Kanonendeck — es dient den Matrosen zu Wohnungen — wirthschaftliche Einrichtung derselben — das Hintertheil des Decks, welches Kammern für die Kadetten, die niedern Beamten und einige Unteroffiziere enthält. Das untere Kanonendeck, wo meistens Seesoldaten und Handwerker wohnen — die Winde zum Lichten der Anker und das dabei übliche Verfahren — das Hintertheil des Decks, welches Kammern für den Konstabler und den Oberzimmermann, so wie auch Werkstätten für einige Handwerker enthält. S. 78—84.

9.

Der Schiffsraum. Dessen oberes Deck oder obere Kuhbrücke — die Schiffpumpen und ihre Einrichtung — die Buttlerei oder Proviantkammer, und das Verfahren bei Austheilung der Lebensmittel. Die untere Kuhbrücke — das Schlachtverband — die Pulverkammer und die besondern Einrichtungen, um sie vor Feuer zu sichern. Der unterste Theil des Raums. . . . . S. 85—90.

10.

Die Mannschaft des Neptun. Bestimmung des Kapitäns, der Lieutenants, der Kadetten, des Schiffers, der Steuermän=

ner, des Bootsmanns, Konstablers, Zimmermanns, der Marinesoldaten so wie auch des Proviantmeisters. S. 91—106.

11.

Mannszucht. Gerichtsbarkeiten. Bestrafung der Verbrechen und Vergehungen — die am häufigsten vorkommenden. Herrschende Denk- und Handelsweise. . . . S. 107—118.

12.

Bezahlung und Beköstigung der Mannschaft. Die Kleidung der Ober- und Unteroffiziere, der Matrosen, Seesoldaten und Beamten. . . . . S. 119—131.

13.

Gewöhnliche Lebensordnung. Der öffentliche Gottesdienst an Festtagen. Die dem Schiffsvolk an solchen Tagen gestattete Erholung und Vergnügung. . . S. 132—146.

14.

Erzählung einiger Vorfälle, die sich auf dem Neptun während der Anwesenheit des Verfassers daselbst ereignen. . . . . S. 147—154.

15.

Der Verf. wird vom Admiral aus der Kriegsgefangenschaft entlassen, und auf einige Zeit in Dienst genommen, wodurch er Gelegenheit erhält, die Stadt Fort-Royal und ihre Umgebung kennen zu lernen. — Einfluß der englischen Herrschaft auf den Zustand von Martinique. — Die französische Besatzung dieser Insel wird nach Frankreich eingeschifft, was bei den auf dem Neptun befindlichen Kriegsgefangenen die Sehnsucht nach Freiheit sehr rege macht. — Kurze Erwähnung eines auf dem Neptun veranstalteten Gastmahls. . . . . S. 155—168.

16.

Die englische Flotte segelt plötzlich nach der Inselgruppe les Saintes, um eine dort eingelaufene französische Escadre anzugreifen. Sie kommt mit derselben in's Gefecht, und verfolgt sie auf ihrer Flucht bis in den Canal zwischen St. Domingo und Jamaika, wo ein Linienschiff erobert wird. Hierauf trennt sich die Flotte und geht nach verschiedenen Bestimmungen. Der Neptun kehrt allein nach Martinique zurück — wir bekommen auf dieser Fahrt eine Menge der antillischen Inseln zu sehen — Bemerkung über den äußern Anblick derselben. S. 169—180.

17.

Der Neptun langt wieder in Martinique an. Man schafft nun die darauf befindlichen Kriegsgefangenen nach Barbados. Der Verfasser wird völlig in Freiheit gesetzt, und begiebt sich, um nach England zu reisen, auf einen Kauffahrer. Einige Bemerkungen über dessen Mannschaft, die einer friedlichen Familie gleicht. Abfahrt des Schiffes — ein Vorfall, der es in Gefahr setzt, in die Luft gesprengt zu werden — bald darauf wird es so leck, daß man genöthigt ist, zu dessen Ausbesserung in den Hafen von Morant, einem Flecken auf Jamaika, einzulaufen. . S. 181—185.

18.

Der Verfasser entschließt sich zu einem Ausflug in das Innere des Landes — der Flecken Morant — Schönheit der Landschaften — gute Beschaffenheit der Straßen und ihre Lebhaftigkeit — einige Bemerkungen über die Schwarzen auf Jamaika — Gastfreiheit der Einwohner dieser Insel — ihr vaterländischer Stolz — Ankunft und Aufenthalt in Kingston — kurze Beschreibung dieser Stadt. Von hier unternimmt der Verfasser eine Wanderung nach den Ligany-Gebirgen — wo er die Bekanntschaft eines ansässigen Deutschen macht. . . . . S. 186—193.

19.

Der Verf. kommt nach Morant zurück, findet aber, daß sein Schiff schon abgesegelt ist — er begibt sich daher auf ein anderes Handelschiff, das nach Leith in Schottland abgeht. Eine Bemerkung über den westlichen Passatwind und den ihn begleitenden Meeresstrom. Ankunft in Leith. Kurzer Aufenthalt in der nahe gelegenen Hauptstadt Edinburgh. Von hier reis't der Verf. zu Lande nach London, und begibt sich dann nach der von den Engländern genommenen Insel Walcheren, von wo er aber in kurzem nach London zurückkehrt. . . . . S. 194—198.

1.

Der Verfasser begibt sich von Nantes auf eine Reise nach der westindischen Insel Guadeloupe. Das französische Schiff, worauf er sich befindet, kommt nach einigem Ungemach glücklich in den Gewässern der kleinen Antillen an, wird aber bei Marie galante von einer englischen Fregatte genommen. Man bringt uns als Kriegsgefangene auf dieses Schiff — unsere gute Behandlung daselbst.

Der Kaufmann Dupois schien nach der Zurückkunft von Isle de France ganz umgeschaffen, und benahm sich in seiner Vaterstadt Nantes weit verständiger, als bei dem frühern Aufenthalte daselbst. Anstatt, wie damals, mit seinem Schiffe zu prunken, und dessen weitere Bestimmung darüber fast zu vergessen, betrieb er mit Eifer die ihm obliegenden Geschäfte, und wünschte, da er am Seeleben Geschmack gefunden hatte, das Festland so bald als möglich wieder zu verlassen. Er faßte den Entschluß, eine Reise nach der Insel Guadeloupe zu machen, der auch sogleich ausgeführt wurde.

Was mich betrifft, so genoß ich fortwährend das Vertrauen und die Gewogenheit des Herrn Dupois, daher er mir den Antrag that, ihn unter denselben Bedingungen, wie vorher, auf seiner neuen Fahrt zu

begleiten, was ich, da es meinem Wunsche völlig entsprach, mit Freuden annahm.

Ich ging mit ihm den 23. November (1808) von Nantes nach Paimboeuf, wo der Oiseau — dieß war bekanntlich der Name seines Schiffes, — zu unserer Aufnahme und zum Absegeln bereit lag. Am folgenden Morgen lichtete man die Anker, mußte sie jedoch, wegen widrigen Windes, am Ausflusse der Loire wieder auswerfen.

Erst am 10. December gelangten wir auf das hohe Meer. Das Wetter war, ungeachtet der späten Jahreszeit, so vortrefflich, daß unsere Fahrt einer Lustreise glich, und Aller Herzen zu den frohesten Empfindungen gestimmt wurden. Aber schon am Abend, als eben die Matrosen im traulichen Kreise beisammen saßen, und sich die am Lande bestandenen Abenteuer erzählten, entstand plötzlich ein gewaltiger Sturm, der die Masten umzustürzen drohte, und die größte Verwirrung unter der Mannschaft verbreitete. Dieses stürmische Wetter legte sich zwar am Morgen, erhob sich jedoch bald von neuem, und hielt fortdauernd an, daher wir ganzer vier Wochen im spanischen Meere herumtrieben, und die Rauhheit des europäischen Winters nicht wenig empfanden. Das Uebel wurde durch die Unbehülflichkeit der Schiffleute, die aus lauter neugeworbenen Franzosen bestanden, noch vermehrt, da die vormalige wohl geübte Mannschaft, bis auf den Kapitän, uns verlassen hatte. Die Dänen waren in ihre Heimath zurück ge-

reis't, und die Uebrigen hatten nicht für gut befunden, so bald und ohne das erworbene Geld verthan zu haben, vom Lande zu scheiden.

Nachdem der milde Himmelsstrich von Madeira und die Gegend des Passatwindes erreicht, auch die Matrosen besser abgerichtet waren, ging die Fahrt, wie es auf einer Reise nach Westindien gewöhnlich ist, schnell und angenehm von Statten. Bei hellem, täglich wärmeren Wetter fuhren wir, fast ohne ein Segel zu verrücken, auf den sanft rauschenden Wogen dahin, während Delphine und fliegende Fische um unser Schiff spielten.

Es war am 2. Februar, als die ersten Merkmale von der Nähe der westindischen Inseln sich zeigten. Der Dunstkreis im Westen verdickte sich, und es strömten uns von dort aromatische Düfte entgegen; auch sprangen aus dem Wasser viel fliegende Fische, von der Art, die im karaibischen Meere, besonders ostwärts von Barbados lebt, und von den Seeleuten „fliegende Karaiben" genannt wird. Bei Sonnenuntergang erblickten wir am westlichen Horizont die Antillen, wie eine Reihe schwarzer Pünktchen. Als der Morgen graute, erschienen sie, mit Nebel umhüllt, in unbeträchtlicher Ferne. Wir erreichten bald die Insel Marie galante, hinter welcher Guadeloupe, das Ziel unserer Bestimmung, mit seinen hohen Bergen hervorragte.

Der Anblick des Landes erregte lauten Jubel unter der Schiffsmannschaft. Sie sah die Reise, die nur noch

einige Stunden dauern konnte, für so gut als beendigt an, und träumte sich schon im Genuß der Ergötzlichkeiten, wozu die herrlichen Pflanzungen einzuladen schienen. Auch Herr Dupois nahm Theil an der voreiligen Freude, und begann besonders über das Glück zu frohlocken, daß uns seit der Abfahrt von Nantes kein englisches Schiff aufgestoßen war. Aber oft ist die Gefahr am nächsten, wenn man sie am entferntesten glaubt; und während Dupois noch von den feindlichen Kreuzern sprach, erschien plötzlich eine englische Fregatte. Sie hatte uns in der Nacht ausgespäht, sich dann hinter einigen Klippen bei Marie galante verborgen, und eilte nun, als wir unbefangen vorüber schifften, mit vollen Segeln auf uns zu.

Die Bestürzung der Franzosen war zu groß, um in Zeiten auf ihre Flucht — denn nichts anderes konnte sie retten, — bedacht zu sein; unthätig und wie an allen Gliedern gelähmt, standen sie da und staunten, ihren Blicken kaum trauend, das furchtbare feindliche Schiff an. Endlich erholten sie sich von ihrem panischen Schrecken, und boten alle Kräfte auf, um mehr Segel beizusetzen. Allein, als ob das Schicksal unser Unglück beschlossen hätte, fast alle Bemühungen mißlangen, denn bald zerriß dieses bald jenes Tau, und kurz, alle Umstände verbanden sich, die Flucht unmöglich zu machen. Das uns verfolgende Schiff rückte schnell näher. Als es in Schußweite war, thaten unsere Leute einige Kanonenschüsse, in der Hoffnung, ihm das Takelwerk

zu beschädigen, und dadurch der Schnelligkeit seines Laufs Einhalt zu thun. Aber auch dieser Versuch mißglückte. Wir waren unterdessen der Insel Guadeloupe sehr nahe gekommen, und konnten den Hafen und die Stadt Basse-terre deutlich sehen. Es lagen hier zwei französische Fregatten vor Anker, und wir hofften Beistand von ihnen zu erhalten; doch — sie blieben in ungestörter Ruhe. Es dauerte nicht mehr lange, so gewann der Feind unserem Schiffe den Wind ab, und kam nun, wie im Fluge, vollends heran. Er hatte bis dahin stillschweigend sich genähert; jetzt wurden aber einige Kanonen von ihm abgefeuert, um uns zur Unterwerfung zu zwingen. Es wäre thörig gewesen, noch kräftigere Salven abzuwarten, und der Uebermacht Trotz zu bieten; wir strichen daher schleunig die Flagge, und rissen die Segel nieder. — In der größten Verwirrung ließ man alles stehen und liegen, und jeder eilte seiner Kammer zu, um die Habseligkeiten, die er besaß, zusammen zu packen, und sich zur Gefangenschaft vorzubereiten.

Es verging keine Minute, so erschienen auch schon Engländer am Bord unseres Schiffes, um davon Besitz zu nehmen. Als ihr Offizier, der Prisenmeister, aufs Verdeck trat, schrie er uns mit donnernder Stimme zu, augenblicklich in das Boot zu steigen. Wer zum Abzug fertig war, sprang hinab, und die Uebrigen mußten, mit Gewalt dazu getrieben, schnell nachfolgen. Nur der Ober-Steuermann, der Koch und einige Ma-

trosen wurden zurückbehalten, um Auskunft über die Verhältnisse des Schiffes zu geben, und in der Behandlung desselben Beistand zu leisten. Man schaffte uns ohne Verzug an Bord der Fregatte. Während der Ueberfahrt erfuhren wir von den Ruderern, daß ein starkes britisches Geschwader in den Gewässern der Antillen versammelt, und gegenwärtig mit der Eroberung von Martinique beschäftigt sei, auch daß man uns zunächst dahin abliefern werde, wo wir, da seit kurzem viele französische Kauffahrer ein gleiches Schicksal gehabt hätten, eine Menge Unglücksgefährten finden würden.

Bei unserer Ankunft auf dem englischen Schiffe wurden wir von der Mannschaft auf eine unerwartet freundliche Weise empfangen; der Commandant behandelte uns sogar mit vieler Artigkeit. Auf den ersten Blick scheint dieses Betragen wenig Lob zu verdienen, wenn man bedenkt, daß die gemachte Prise ein bedeutender Gewinn war, der es gewissermaßen zur Pflicht machte, unser Schicksal auf alle Art zu erleichtern; vergleicht man damit aber die übermüthige Behandlung, welche die Gefangenen auf den Kriegschiffen anderer Nationen, trotz der zugeführten Beute, häufig erfahren, so läßt sich die von den Engländern uns bewiesene Großmuth gewiß nicht verkennen.

Nachdem man unsere Schiffspapiere besichtigt und unsere Namen aufgezeichnet hatte, erscholl des Bootsmanns kleine Silberpfeife, ein Instrument, womit auf

den Kriegschiffen, in vielen Fällen, das Zeichen gegeben und dadurch der mündliche Befehl ersetzt wird. Jetzt verkündigte der Pfeifenton, daß es Zeit zum Frühstükken sei; und Matrosen und Soldaten liefen, bunt durch einander, mit ihren Schüsseln und Kesseln nach der Küche hin. — Der Commandant lud den Herrn Dupois, so wie auch den Kapitän und mich, in seine Kajüte ein, um mit ihm das Frühstück einzunehmen. Es schien ganz auf die Stärkung unserer geschwächten Leibes- und Seelenkräfte berechnet zu sein. Thee und Schokolate mit gerösteten Butterschnitten machten den Anfang, worauf Eier und mancherlei Fleischspeisen, begleitet von Sekt, Madeira und Portwein, in reichlicher Menge folgten. Unsere übrigen Leute wurden bei den Matrosen bewirthet, und ließen sich den schönen feinen Schiffszwieback mit Butter, so wie den Rum und das aus Kakaobohnen bereitete Getränk recht wohl schmecken. Aus besonderer Begünstigung reichte man ihnen von allen Lebensmitteln volle Seemanns-Portionen, obschon nach der englischen Marineverfassung die Kriegsgefangenen und überhaupt alle, die auf den Schiffen keine Anstellung haben, sondern nur transportirt werden, mit zwei Drittheilen sich begnügen müssen.

2.

Die Fregatte segelt mit uns nach Roseau, der Hauptstadt der Insel Dominique, wo wir ein anderes Kriegschiff, eine Brig, besteigen müssen, um zu der bei Martinique versammelten englischen Flotte geschafft zu werden. Einige Bemerkungen über die Stadt Roseau und das Innere der Insel. Unsere Fahrt nach Martinique — es ereignet sich ein sonderbarer Vorfall unter der englischen Schiffsmannschaft — Anblick der schönen Insel Martinique — Lage und Beschaffenheit der Stadt St. Pierre — ihr Hafen. Bemerkung über die Eigenheiten des Windes auf den Antillen.

Die Fregatte lag mit dem Oiseau auf der Stelle, wo sie ihn erobert hatte, eine Zeit lang bei, weil es Mühe kostete, die auf demselben entstandene Verwirrung zu dämpfen. Erst als das Frühstück eingenommen war, gab er das Zeichen, daß alles in Ordnung sei, worauf beide Schiffe unter Segel gingen und nach der englischen Insel Dominique steuerten.

Sie erreichten gegen Mittag die Nordseite des Eilandes, und schifften dann längs der Küste südwärts hin. Bis jetzt hatten unsere Franzosen wenig Traurigkeit blicken lassen. Die Ereignisse des Tages waren so schnell auf einander gefolgt, und nach ihrer Gefangen-

nehmung hatte die glänzende Einrichtung des Kriegschiffes ihre Aufmerksamkeit so sehr beschäftiget, daß sie zu keiner Besinnung über ihren Zustand gekommen waren. Aber der Anblick der einsamen vulkanischen Felsen auf Dominique schien ihnen Stoff zum Nachdenken über ihr künftiges Schicksal zu geben, denn sie wurden auf einmal ganz niedergeschlagen.

Als der Hafen von Roseau, der im Süden der Insel liegt, zum Vorschein kam, bemühten sich die Engländer, dem Oiseau eine schnellere Bewegung zu geben, um ihn sobald als möglich in Sicherheit zu bringen. Es gelang ihnen die Segelkraft desselben so sehr zu vermehren, daß das Kriegschiff, ungeachtet es auf gleiche Weise sich anstrengte, in kurzem zurückgelassen wurde, während die Mannschaft dem Schnellsegler mit Wohlgefallen nachsah, und ihre Verwunderung über die Möglichkeit, ihn eingeholt zu haben, laut äußerte. Dieser Umstand, der unsere Leute sehr beschämte, und des tröstenden Gedankens, ihr Unglück nicht verschuldet zu haben, beraubte, schlug ihren Muth noch mehr nieder. Besonders gab er Veranlassung, den Herrn Dupois sehr übel zu stimmen. Dieser hatte bisher den Verlust seines Schiffes für unvermeidlich gehalten und daher geduldig ertragen, ward aber jetzt, da er ihn als eine Folge von der Ungeschicklichkeit seiner Landsleute betrachtete, von Schmerz überwältigt.

Als die Fregatte auf der Reede von Roseau anlangte, befand sich der Oiseau bereits im sichern Hafen.

Auf seinen Masten wehte die englische Flagge, und unter derselben die französische — ein Anblick, der in den Herzen unserer Leute von neuem Gefühle des Unmuths erregte. Die Fregatte ging nicht vor Anker, sondern legte bloß bei, um die Gefangenen einer kleinen Kriegsbrig zu übergeben, die bestimmt war, zu der obenerwähnten Flotte vor Martinique abzugehen. Der auf dem Oiseau zurückbehaltene Theil unserer Mannschaft wurde nun wieder mit uns vereinigt. Auch lieferte man alles noch vorgefundene Eigenthum der Mannschaft aus, und behielt nur solche Dinge zurück, von denen es einleuchtete, daß sie nicht Gegenstände des eigenen Bedürfnisses, sondern des Handels waren. In dieser Hinsicht traf auch mich ein bedeutender Verlust; denn ich war in Nantes verleitet worden, für mein ganzes, auf der vorigen Reise verdientes Geld Waaren einzukaufen, die damals in Guadeloupe sehr gesucht wurden und mithin einen vortheilhaften Absatz versprachen.

Der Abschied unserer Leute von denen der Fregatte war freundschaftlich, da diese sich mit Edelmuth benommen hatten, und jene gegen Menschen, die das Schicksal zu ihren Feinden machte, keinen Groll im Herzen hegten. So bestiegen wir die von der Brig zu unserer Aufnahme abgeschickten Boote, und die Fregatte eilte, ihren Standpunkt bei Marie galante wieder einzunehmen, wo sie in der Folge noch manches französische Schiff überfallen und genommen hat.

Auch auf der Brig fanden wir eine freundliche Behandlung. Da es in den untern Gemächern an Raum gebrach, so wies man uns die Schanze — das hintere Verdeck, — zum Aufenthalt an, wo wir mit allem Nöthigen versorgt, und übrigens in ungestörter Ruhe gelassen wurden.

Die Sicherheit der sehr schwachen Besatzung erfoderte jedoch ein wachsames Auge auf uns zu haben; daher in unserer Nähe zwei bewaffnete Seesoldaten ihre Stellung nahmen, und nur Einen auf einmal, und zwar von einer Wache begleitet, von seinem Platze weggehen ließen, wenn irgend ein Bedürfniß ihn dazu nöthigte. — Es vergingen einige Stunden, ehe man unter Segel ging, wodurch ich Muße bekam, einen aufmerksamen Blick auf Roseau, so wie auf die ganze Insel zu werfen.

Die Stadt Roseau gewährt keinen angenehmen Anblick, da viele Wohnungen bloße Hütten, und andere sehr verfallen sind, ja ganze Straßen in Ruinen liegen, eine Folge der häufigen Auswanderungen der Einwohner, so wie einer im Jahr 1781 Statt gehabten Feuersbrunst, welche die beßten Gebäude zerstörte. Am vortheilhaftesten nimmt derjenige Stadttheil sich aus, wo das Schloß des Gouverneurs, neben einer kleinen Festung, auf einer Anhöhe liegt. Hier haben einige Engländer geschmackvolle Häuser aufgeführt. Die Gegend umher bietet wenig freundliche Ansichten dar. An allen Seiten erblickt man hohe schwarze Felsen, die

aber, troß ihrer traurigen Gestalt, dazu dienen, durch den grellen Abstand, den sie mit dem Mauerwerk machen, die Stadt etwas hervorzuheben, die außerdem noch unansehnlicher erscheinen würde. Ueberhaupt besteht ganz Dominique aus unzählichen großen und kleinen Felsen, die wahrscheinlich alle vulkanischen Ursprungs sind. Es befinden sich auch wirklich im Innern des Landes mehre feuerspeiende Berge, die zwar seit langer Zeit nicht zum Ausbruche kamen, dessen ungeachtet aber, — wie die aufsteigenden Dämpfe, der geschmolzene Schwefel, der hier und da aus den Felsen dringt, so wie die vielen heißen Quellen beweisen, — noch immer in der Tiefe brennen, und vielleicht eine fürchterliche Katastrophe vorbereiten. Ungeachtet der felsigen Beschaffenheit der Insel, haben die Thäler, wo die vom Gebirge herabgeschwemmten vulkanischen Auswürfe verwittern, einen fruchtbaren Boden, der in Verbindung mit dem warmen Klima die Mühe des Pflanzers belohnt. Außer Früchten und Gemüsen erbaut man im Durchschnitt jährlich über drei Millionen Pfund Kaffee, aber an Zucker, dem der Boden nicht günstig ist, etwas weniger. An zahmen und wilden vierfüßigen Thieren, so wie an Federvieh, herrscht großer Mangel; dagegen besitzt das Meer umher großen Reichthum an Fischen. Die Volksmenge des Eilandes hat, seitdem es in den Besitz der Engländer gekommen ist, sich sehr vermindert, weil viele französische Kolonisten es verlassen, und englische noch nicht so zahlreich sich

darauf angesiedelt haben, um jene zu ersetzen, wovon der Hauptgrund, obschon Roseau den Namen eines Freihafens führt, in den mannichfachen Beschränkungen des Handels liegt. Die Mehrzahl der Einwohner besteht noch immer aus Franzosen; daher ihre Sprache bis jetzt auch unter den Negern und Mulatten die herrschende ist. Im Innern des Landes halten sich noch einige von den Urbewohnern, den rothen Karaiben, auf, die man mit zu den letzten Ueberresten dieses Volksstammes zählt. Sie sollen in Gestalt und Sitten mit den Wilden in Nordamerika völlig übereinkommen. — Die vorstehenden Nachrichten über Dominique erhielt ich aus dem Munde glaubwürdiger Eingebornen, die den Franzosen auf der englischen Brig einen Besuch abstatteten.

Unsere Leute, welche die ganze Nacht auf dem Verdecke zubringen mußten, dachten an keinen Schlaf, und schienen im Genuß des schönen Wetters ihre Lage zu vergessen. Um die frohe Stimmung noch zu erhöhen, zapfte man ein Weinfaß an, womit der Commandant der Fregatte, aus den Vorräthen des Oiseau, uns ein Geschenk gemacht hatte. Die vollen Becher wandelten im traulichen Kreise von Hand zu Hand, und sobald die wachhabenden Engländer ihren Befehlhaber im Bette wußten, schlichen auch sie sich herbei, um Theil an dem verführerischen Gelage zu nehmen. Man gewährte auch ihrer Trinklust völlige Befriedigung, so daß sie sämmtlich einen tüchtigen Rausch bekamen.

Einer nach dem andern schlich sich taumelnd auf die Seite, und fiel dem Morpheus in die Arme. Selbst der erste Lieutenant machte hiervon keine Ausnahme. Ich stand nahe dabei, als er sich quer über eine Kanone, die Beine an der einen, den Kopf auf der andern Seite hinabhängend, auf den Bauch legte und fest einschlief. Jetzt wäre für unsere Franzosen ein günstiger Zeitpunkt gewesen, sich aus der Gefangenschaft — wie Andere in ähnlichen Fällen gethan haben, — auf eine sehr leichte Art zu befreien. Denn die beiden Schildwachen und die steuernden Matrosen, die einzigen, welche noch auf den Beinen waren, hatten bereits von dem süßen Labetrunk so viel zu sich genommen, daß es nur noch einiger Becherchen, die sie gewiß nicht würden verschmäht haben, bedurfte, um sie vollends zu berauschen. Man brauchte sodann den Trunkenen nur Hände und Füße zu binden und, durch Vermachung der Kajütethür und der Deckluken, die im Bette befindlichen Nüchternen einzusperren. Auf diese Weise zum Besitz des Schiffes gelangt, konnte man nach Guadeloupe, wohin der Wind sehr günstig war, noch vor Tagesanbruch kommen. Allein, vielen Franzosen erging es nicht besser als den Engländern, und den wenigen, die ihre völlige Besinnung behielten, gebrach es entweder an Umsicht, oder an Muth und Entschlossenheit; kurz die Sache unterblieb. So brach die Dämmerung an. Der erste Lieutenant erwachte mit Bestürzung und Scham aus seinem Taumel, ermunterte die Uebrigen

und ließ, da die Zeit der Wache schon längst abgelaufen war, sogleich zum Ablösen rufen. Um jedoch das begangene grobe Dienstversehen, welches, wenn es dem Commandanten zu Ohren kam, auf das strengste bestraft worden wäre, zu verheimlichen, suchte er es dahin zu bringen, daß der Ueberrest des gefährlichen Getränks der ablösenden Mannschaft überlassen wurde, um ihr dadurch Stillschweigen aufzulegen. Diese leerte nun in wenigen Minuten das Faß bis auf den Boden aus, worauf sie bemüht war, die Spuren, welche das nächtliche Trinkgelag überall auf den Dielen zurückgelassen hatte, durch Waschen zu vertilgen. Mittlerweile kamen auch die berauschten Franzosen wieder zur Besinnung, und ärgerten sich weniger über den Verlust ihres Weins, als darüber, daß sie die schöne Gelegenheit, sich frei zu machen, vernachlässigt hatten, und noch obendrein die Spöttereien der Engländer über ihre Einfalt anhören mußten.

Dem allen machte das Erscheinen des Commandanten ein Ende, indem es plötzlich durch alle Theile des Schiffes die größte Stille und Ordnung verbreitete. —

Um diese Zeit begann es heller Tag zu werden. Jedes Auge ward nun gefesselt von dem Anblick der Insel Martinique, mit ihren üppigen buntfarbigen Fluren, welche — wie dieß den fruchtbaren Tropenländern eigen ist, — der Nachtthau erfrischt und dadurch mit neuen Reizen geschmückt hatte.

Martinique ist unstreitig eine der schönsten unter

den antillischen Inseln. Die Gestade zeigen abwechselnd ausgebreitete Pflanzungen von Kaffeebäumen, Zuckerrohr, Baumwolle- und Indigo-Gewächsen, die mit anmuthigen Wohnsitzen, herrlichen Obstgärten und reichen Gemüsefeldern untermischt sind. Im Hintergrunde ragen dicht bewaldete Berge, deren dunkles Grün dem Ganzen eine reizende Schattirung gibt, darüber hervor. Viele dieser Berge haben eine bedeutende Höhe. Derjenige, welchen man den kahlen Berg (montagne pelée) nennt, zeichnet sich vor allen übrigen aus. Er umfaßt den ganzen nördlichen Theil des Eilandes, indem er nur allmählich aufwärts steigt, bis die kahle Felsenspitze in den Wolken sich verliert. Da er demnach mit dem Aetna, dem Vesuv und andern großen Vulkanen viel Aehnlichkeit hat, so glaubt man, daß er vor Alters ebenfalls gebrannt habe. Diese Meinung wird auch durch Sagen aus der Vorzeit, so wie durch den Umstand unterstützt, daß auf dem Gipfel desselben ein tiefer See sich befindet, der wahrscheinlich ein eingestürzter Krater ist, welchen die Ergießungen der ihn beständig umschwebenden Wolken gefüllt haben. Ueberdieß beweisen die vielen warmen Quellen und die häufigen Erdbeben auf Martinique, daß diese Insel noch immer ein unterirdisches Feuer nährt, das früher oder später neue Ausbrüche befürchten läßt.

Gegen Aufgang der Sonne fuhren wir bei St. Pierre vorüber. Diese Stadt liegt am offenen Gestade, auf einem schmalen, steilen Hügel, wo sie in einer ein-

zigen Straße beinahe ¾ Stunden weit sich hinzieht. Die hinterste Reihe der Häuser stößt an einen hohen jähen Felsen, während die vorderste dicht am Rande des Meeres liegt, was eine größere Ausdehnung in die Breite durchaus verbietet. Diese Lage führt manches Unangenehme mit sich. Der im Rücken befindliche Felsen entzieht den Wind, und wirft dagegen die anprallenden Strahlen der Nachmittagsonne zurück, wodurch die drückendste Hitze entsteht. Die Getrenntheit der Einwohner und das schlechte Fortkommen auf der Straße, welche wegen ihrer Unebenheit kein Fuhrwerk gestattet, vergrößern das Uebel noch mehr. Dessen ungeachtet und obschon Fort-Royal, die später angelegte Hauptstadt, in manchen Stücken, besonders in Hinsicht des Hafens, ein besseres Lokal darbietet, so wird doch St. Pierre von vielen Kaufleuten als Wohnsitz vorgezogen, und behauptet daher an Betriebsamkeit und Wohlstand das Uebergewicht. Der Hauptgrund hiervon scheint darin zu liegen, weil Oerter, wie Fort-Royal, wo starke militärische Posten sich befinden, jederzeit gewissen Einschränkungen der bürgerlichen Freiheit unterworfen sind, die den Handel nicht begünstigen.

Die Schiffe, welche St. Pierre besuchen, müssen in Ermangelung eines Hafens auf der Reede, d. i. am offenen Gestade, vor Anker liegen. Hier finden sie zwar in der größten Hälfte des Jahres, weil der herrschende Ostwind vom Lande herkommt, hinreichenden

Schutz, sind aber zur Winterzeit, wo die westlichen Winde eintreten, dem Ungestüm des Meeres dermaßen bloßgestellt, daß sie nicht selten stranden. Doch hat diese Reede das Gute, daß man, wegen der beträchtlichen und gleichförmigen Wassertiefe, stets ungehindert ein- und auslaufen, und daher, bei vorauszusehendem schlechten Wetter, wenn keine Zeit verloren wird, einen Hafen oder das hohe Meer erreichen kann.

Auf dem bei St. Pierre befindlichen Fort wehte noch die französische Flagge, und überhaupt hatten die Engländer noch nichts gegen dasselbe unternommen. Aber es schien die größte Trauer am Lande zu herrschen, und auf der Reede war Alles still und leer; denn man hatte, beim ersten Erscheinen des britischen Geschwaders, die vor Anker liegenden Schiffe, worunter eine Corvette sich befand, in Brand gesteckt. Wir bemerkten noch Trümmer davon, die auf dem Meere dahin trieben.

Bald nachdem wir St. Pierre im Rücken hatten, und nach Fort-Royal, in dessen Nähe die englische Flotte lag, längs der Küste hinschifften, verließ uns plötzlich der günstige Landwind, indem er vom Passat, der heute frühzeitig sich erhob, verdrängt wurde. Um jedoch hierin auch von meinen jüngern Lesern ganz verstanden zu werden, will ich Einiges über die Eigenheiten des Windes auf den antillischen Inseln beifügen.

Neun Monate lang weht der Wind in der Regel täglich aus Nordost, doch weicht er zuweilen östlich ab.

Dieß ist der Passat- oder — wie man ihn auf den Antillen nennt, weil er über den Ocean kommt, — der Seewind. Er erhebt sich jeden Morgen ungefähr um die neunte Stunde. Je höher die Sonne steigt, und je heftiger ihre Strahlen wirken, desto mehr nimmt seine Stärke zu, die wieder abnimmt, so wie die Sonne im Westen hinabsinkt und an Wirksamkeit verliert. Nach ihrem Untergang legt er sich über den Inseln und in einiger Entfernung davon gänzlich. Es tritt dann eine kurze Stille ein, worauf der Landwind folgt, welcher an allen Seiten, von den Gebirgen herab, dem Meere zuströmt, so daß nicht selten Schiffe, welche zur Nachtzeit rund um ein Eiland segeln, den Wind beständig von der Seite haben. Die größere oder mindere Heftigkeit desselben steht jederzeit mit der Hitze, der das Land am verflossenen Tage ausgesetzt war, im Verhältniß.

Es leuchtet ein, daß die hier genannten Winde die Wirkung der Sonne sind. Sie dehnt durch die Macht ihrer Strahlen die Luft aus, treibt sie, auf dem Kreislaufe von Osten nach Westen, gleichsam vor sich her, und erzeugt so den Passatwind. Dieser setzt zwar auch während der Nacht, über dem Ocean, die einmal angenommene Bewegung, obschon schwächer fort; wird aber in der Nähe der Inseln aufgehalten, weil hier die Luft, mit den von dem erhitzten Erdboden aufsteigenden Dünsten gefüllt, nach dem kühleren Meere sich auszubreiten strebt, wodurch der Landwind entsteht.

Weniger klar sind indeß die Ursachen, warum in den Monaten Julius, August und September — wo die Sonne, auf ihrer Rückkehr vom Wendekreise des Krebses, zum zweiten Mal durch den Zenith der Insel geht, — das Wetter von so ganz entgegengesetzter Beschaffenheit ist, daß man diese Jahreszeit den Winter nennt, obschon die Hitze den höchsten Grad erreicht. Kurz, es wechseln dann, in unordentlicher Folge, die Süd-, Südwest-, West- und Nordwestwinde, welche, da sie über das feste Land von Amerika und zum Theil über morastige ungesunde Gegenden kommen, die heftigsten Regengüsse und Krankheit erzeugende Dünste herbei führen; auch finden häufig Stürme und Gewitter, ja bisweilen Orkane und Erdbeben Statt.

Ich komme nun zu unserer Fahrt nach Fort-Royal zurück. Der Wind war heute sehr östlich, daher das Schiff um die Landspitzen oft laviren mußte, und nur langsam vorwärts kam. Obschon das Laviren beständig mit Unruhe und Störung verknüpft, und überhaupt lästig ist, so hat es dennoch an einer Küste das Gute, daß man die Landschaften bald in der Nähe bald in der Ferne, und von mancherlei Seiten zu sehen bekommt. Ich ließ diesen Vortheil nicht unbenutzt, und ergötzte mich höchlich an dem wundervoll schönen Anblick, welchen die Mischung der bewaldeten Berge, der kahlen Felsen und fruchtbaren Thäler und Ebenen gewährt. Ein Felsen, der, nicht weit von der Ortschaft Caumont, dicht am Meere liegt, ist mir deßhalb beson-

ders merkwürdig geblieben, weil er vermöge der glänzend weißen und etwas ausgehöhlten Vorderseite, gleich einem Brennspiegel, die Strahlen der Abendsonne zurückwirft. Es war Nachmittags ungefähr um die vierte Stunde, als wir ihm uns näherten. Der Réaumur'sche Thermometer stand im Schatten, wie den ganzen Nachmittag, auf 28 Grad. Er stieg aber augenblicklich auf 35, sobald die von dem Felsen abprallenden Strahlen uns erreichten, und fiel, so wie wir aus ihrem Bereiche kamen, eben so schnell nicht nur auf den vorigen Standpunkt, sondern noch einige Grad tiefer.

3.

Die Kriegsbrig erreicht die Bucht von Fort-Royal, der Hauptstadt auf Martinique, wo wir die englische Flotte und ein kriegerisches Schauspiel erblicken. Kurze Erzählung der Ereignisse, die seit der englischen Landung auf Martinique Statt gefunden haben, und wie die Sachen bei unserer Ankunft stehen. Man bringt uns an Bord des Admiralschiffes, dessen Mannschaft im Begriff ist, sich zu einem Gefecht vorzubereiten, — daher wir keine sehr günstige Aufnahme finden. Die Gefahr, in's Gefecht zu kommen, geht vorüber, worauf unsere Lage sehr verbessert wird. Erzählung der kriegerischen Begebenheiten, die sich bis zur gänzlichen Unterwerfung des Eilandes zutragen.

Es war Abend, bevor die so genannte Negerspitze, ein schmales Stück Land, das am Eingange der Bucht Fort-Royal in's Meer hinausläuft, zum Vorschein kam. Doch kaum war die Sonne untergegangen, als ein frischer Landwind sich erhob, der uns bald um die genannte Spitze in die Bucht führte.

Jetzt zeigte sich unsern Augen auf einmal das fürchterlich große Schauspiel des Krieges. Kanonen und Mörser blitzten nahe und fern, erfüllten die Luft mit ihrem Donner und verdunkelten sie durch die aufsteigenden Rauchwolken. Doch will ich hier, zur Ver-

ständlichkeit des Gesagten, den Verlauf der englischen Unternehmung gegen Martinique von vorn herein kürzlich erzählen.

Die vereinigte britische Land- und Seemacht segelte, unter dem Oberbefehl des Generallieutenant Beckwith und des Contre-Admiral Sir Alexander Cochrane, gegen das Ende Januars von Barbados ab. Sie erreichte Martinique am 30. desselben Monats und die aus 10,000 Mann bestehenden Truppen landeten unverzüglich in zwei Divisionen, die stärkere, unter dem Generalmajor Sir George Prevost, in Roberts Bai, die schwächere, befehligt vom Generalmajor Maitland, bei St. Luce. Beide Divisionen rückten gegen die Hauptstadt vor. Die Einwohner des Landes leisteten keinen großen Widerstand, weil viele im Stillen die Engländer begünstigten; denn nur unter ihrer Herrschaft konnte die Colonie, bei den damaligen Zeitumständen, ihren gesunkenen Handel und Wohlstand wieder aufrichten. Am 1. und 2. Februar fanden, auf dem Morne Bruno und den Anhöhen von Surirery, einige Hauptgefechte mit den französischen regulären Truppen Statt, worin die englische Uebermacht, jedoch nicht ohne hartnäckigen Widerstand zu erfahren, auf allen Punkten siegte. Was die Kriegschiffe betrifft, so nahmen sie nach ihrer Ankunft, mit Hülfe eines Detaschements Landtruppen, die Batterie auf der Landspitze Salomon in Besitz, um dadurch sich und den Transportschiffen einen sichern Ankerplatz zu verschaffen. Hier-

nächst wurde das auf der Insel Pigeon befindliche Fort, welches den Eingang in die Bai Fort-Royal bestreicht, durch leichte Truppen angegriffen. Da aber das Feuer des gelandeten Mörsers nicht hinreichte, so führte man noch neun schwere Schiffskanonen und eine Haubitze nach. Fünf dieser Stücke wurden von den Seeleuten auf eine steile, die Festung beherrschende Anhöhe geschafft, was nur durch Winden geschehen konnte, und daher die größte Anstrengung kostete. Am 3., dem Tage unserer Ankunft, kam man damit zu Stande.

Dieß war die Lage der Dinge, als wir in dem Kriegsgetümmel anlangten. In diesem Augenblick begannen die eben erwähnten, auf Pigeon errichteten Batterien ein mörderisches Feuer, und die Kriegschiffe, welche diese Insel umzingelt hatten, zeigten die größte Thätigkeit, indem sie den Angriff auf das kräftigste zu unterstützen suchten.

Die Brig, die uns überbrachte, legte nicht weit vom Neptun, dem Admiralschiffe, bei. Sie erhielt von dort schleunig Verhaltungbefehle, und unter andern auch den, uns Gefangene ungesäumt dahin zu führen. Dem zu Folge befanden wir uns in wenig Minuten an der Seite des Neptun. Die kolossale Gestalt dieses Schiffes, die dreifach übereinander befindlichen Kanonenreihen, die blendende Laternenbeleuchtung, der Lärm der vielfältig beschäftigten Menschenmasse, verbunden mit dem auf den vielen andern umherliegenden Schif-

fen und dem Kampfe auf der Insel Pigeon — dieß alles wirkte mächtig auf unsere Sinne, daher wir, in dumpfes Staunen versunken, zauderten aus dem Boote zu steigen. Aber eine barsche durchdringende Stimme, die von oben herab Eile gebot, setzte die Muskeln unserer Beine dergestalt in Bewegung, daß wir über Hals und Kopf durch die Thür, welche auf Linienschiffen im untersten Kanonendeck angebracht ist, hinaufsprangen.

Wir erblickten hier ein Gewühl von Menschen, die Kugeln und Patronen aus den Magazinen schafften; denn man erwartete, während der Nacht in's Gefecht zu kommen. Bei solchen Verhältnissen konnten nun freilich mit Kriegsgefangenen keine Umstände gemacht werden; und kaum hatte ein Seeoffizier uns flüchtig überzählt, als er befahl, uns zu den übrigen Gefangenen zu bringen, die man so eben — wie es auf Kriegschiffen im Gefecht üblich ist, — in eine gewisse Abtheilung des Raums eingesperrt hatte. So wurden wir sammt und sonders, zwei Verdecke tiefer, an eine verschlossene Fallthür geführt, die, als man sie öffnete, ein finsteres, gruftähnliches Behältniß zeigte, aus welchem die dumpfen Töne menschlicher Stimmen heraufdrangen. In Ermangelung einer Treppe, ließ sich einer nach dem andern an den Händen hinab, und tappte, auf Ballast von Kugeln und alten Kanonen, nach den Menschenstimmen hin, worauf die Thür wieder verschlossen wurde.

Unter den hier befindlichen Schicksalsgefährten — den Mannschaften eines Schiffes von Marseille und eines andern von St. Malo, die einen Tag früher als wir in Gefangenschaft gerathen waren, — erregte Anfangs unsere Ankunft großen Jubel. Denn es ist für die meisten Menschen ein Trost, im Unglück Gefährten zu haben; überdieß fand hier der seltene Fall Statt, daß einige Freunde und Bekannte zusammen trafen, die einander nicht am Gesicht, sondern nur an der Stimme erkannten, und sich umarmten und küßten. Diese Freude ging bald auf die ganze unsichtbare Gesellschaft über, und so verstrich die erste Stunde unter traulichen Gesprächen. Nach und nach aber verbreitete sich die allgemeine Besorgniß, daß wir hier, im tiefsten Raume, leicht ertrinken könnten, falls das Schiff im Gefecht einen Grundschuß bekäme und Wasser schöpfte. Dieß war nun wohl, mit kalter Vernunft erwogen, kaum denkbar. Denn, wie bekannt, kann man in schiefen Richtungen nicht unter das Wasser schießen, weil die Kugel, sobald sie dasselbe berührt, ihre Bahn verläßt, und mit verdoppelter Kraft vor- oder rückwärts in die Höhe springt. Daher erhalten die Schiffe nur dann Grundschüsse, wenn ihr Boden durch die Hohlung der See entblößt, oder durch den Wind auf der einen Seite empor gehoben wird, was jedoch bei dem, im ruhigen Gewässer der Fort-Royal-Bai vor Anker liegenden Neptun unmöglich war. Gesetzt aber, der Raum wäre an einigen Stellen durch-

bohrt worden, so hätte das wenig auf sich gehabt; denn es gehört viel dazu, ein englisches Linienschiff zu versenken, weil man die Löcher fast eben so schnell, als sie gemacht werden, wieder verstopft. Und wäre das Schiff auch wirklich gesunken, so würde die Mannschaft ihre Gefangenen gewiß nicht im Stiche gelassen haben. Dem sei indeß wie ihm wolle, die Einbildung übertreibt jede Gefahr, zumal wenn man von dem, was vorgeht, nichts sieht oder hört; sie führt die schrecklichsten Bilder vor die Seele, und erzeugt die qualvollste Angst. Um so mehr mußte dieß bei reizbaren, feurigen Menschen, wie die Franzosen sind, der Fall sein, welche den Neptun im hitzigsten Kampfe glaubten, und jedes Getöse, das vernommen wurde, für die Wirkungen des Geschützes hielten. Der unangenehme Umstand, daß man ohne alles Licht, und von Hitze und Durst gequält, auf Kugeln und Kanonen sich aufhalten mußte, vergrößerte die Bangigkeit noch mehr, die bei Einigen zu einem solchen Grad anwuchs, daß sie mit dem Zustand eines Lebendigbegrabenen sich vergleichen läßt.

Endlich Morgens um die sechste Stunde öffnete sich die Thür, und eine freundliche Stimme gab uns die Erlaubniß hinauf zu steigen; denn die Insel Pigeon hatte noch vor Sonnenaufgang sich ergeben. Ueberhaupt waren unsere Besorgnisse ganz ungegründet gewesen. Das Schiff hatte weder einen Schuß gethan, noch erhalten, und war jetzt schon wieder in der größten Ordnung und gereinigt.

Uns Neuangekommene, nämlich die Mannschaft des Oiseau, führte man zunächst auf den hintern Theil des obersten Verdecks, wo eines jeden Name, Geburtsort, Rang und sonstige Verhältnisse umständlich aufgezeichnet wurden.

Während dieß geschah, war der Admiral auf dem Verdeck zugegen. Die einnehmende, den Menschenfreund verkündende Miene dieses Mannes, und die wohlwollenden Blicke, die er bisweilen auf uns warf, bürgten uns für eine milde Behandlung, die auch wirklich von der Art war, wie sie gegen Kriegsgefangene selten Statt findet.

Kaum war die Musterung vorbei, als ein Seeoffizier uns nach dem untersten Kanonendeck führte, um hier jedem die nöthige, seinem Rang angemessene Bequemlichkeit zu verschaffen, so wie es mit den beiden andern französischen Mannschaften schon am Tage zuvor geschehen war. Dem Herrn Dupois, dem Kapitän, den Steuermännern und mir ward eine kleine Kammer angewiesen. Die übrigen Leute bekamen, gleich den Matrosen und Soldaten des Schiffes, einen Platz zwischen den Kanonen, wo sie am Tage essen und trinken, und des Abends ihre Schlafmatten aufhängen konnten. Unser Gepäck, das man, trotz der Unruhe, während der Nacht sorgfältig verwahrt hatte, ward unversehrt herzugebracht, auch unser guter Appetit durch unverzügliche Zutheilung eines Frühstücks befriedigt. Ueberdieß erhielten wir die Freiheit, im gan=

zen Schiffe ungehindert umherzugehen, obschon in dem Fall, daß es zum Fechten kam, die abermalige Verweisung in den Raum nicht ausbleiben konnte.

Im Laufe des heutigen Tages (4. Febr.) trugen sich, in Bezug auf den Krieg, mancherlei wichtige Begebenheiten zu. Die Franzosen, welche immer mehr in die Enge getrieben wurden, beschlossen ihre ganzen Streitkräfte auf Einen Punkt zu vereinigen. Zu dem Ende räumten sie nicht nur das offene Feld, sondern auch Fort-Royal, und warfen sich in die Festung Bourbon, nachdem man zuvor die Außenwerke nach Case-Naviere hin zerstört, und die im Hafen befindliche Fregatte Amphitrite von 40 Kanonen, nebst allen Kauffahrern, verbrannt hatte, um sie nicht dem Feinde Preis zu geben. Die mehr zum Schein versammelten Milizen gingen aus einander.

Dem zu Folge blieb den Engländern, zur völligen Unterwerfung des Eilandes, nur noch eine Belagerung der genannten Festung übrig. Die Armee eilte daher, auf den Anhöhen von Surirey — dem einzigen, das Fort Bourbon beherrschenden Punkte, — Batterien zu errichten. Die Seemacht wendete sich nach der Seite von Fort-Royal, um mit der Landmacht näher in Verbindung zu kommen, und ihr thätig beizustehen. Die Mannschaften sowohl der Kriegs- als Transportschiffe waren Tag und Nacht beschäftigt, den Belagerern Munition und Lebensmittel zuzuführen; und nur dem ausdauernden Muth britischer See-

leute und ihrer Gewandtheit in mechanischen Arbeiten konnte es gelingen, schweres Geschütz auf die steilsten Gipfel zu bringen, die für jedes Zugvieh unzugänglich waren.

Nach einigen Tagen begann während der Nacht das Kanoniren, welches in jeder darauf folgenden verstärkt wurde, so wie die Batterien zu Stande kamen. Bei Tage ward es eingestellt, um den Truppen Erholung und Schutz gegen die häufig fallenden Regengüsse zu gewähren. Nur bisweilen that man einzelne Schüsse, um die Garnison im Fort zu beunruhigen, die am Tage mit unermüdetem Eifer die Schäden auszubessern suchte, welche die Werke in der Nacht gelitten hatten.

Während der Belagerung wurde der Hafen Trinité, der dritte Ort des Eilandes, da er außer der Operationlinie der Armee lag, von den Mannschaften der Linienschiffe Acaste und Penelope in Besitz genommen. Auch ergab sich das Fort St. Pierre, welches am 8. von fünf bis sechs hundert Mann Landtruppen, unter dem Befehl des Oberstlieutenant Barnes, aufgefodert wurde.

Um diese Zeit begannen die Einwohner des Landes, die nun dem baldigen Ende der französischen Herrschaft entgegen sahen, vertrauter mit den Engländern zu werden, und sie mit Lebensmitteln und sonstigen Bedürfnissen zu versorgen. Besonders war dieß mit den Mulatten und Freinegern der Fall, welche, ob sie schon immer treue Anhänglichkeit an die Franzosen be-

wiesen hatten, in ihren jetzigen dürftigen Umständen von der Freigebigkeit der Engländer sich angezogen fühlten. Sie trugen ihre Waaren nicht nur im Lager umher, sondern kamen auch damit auf die Schiffe. Das Vorderdeck des Neptun ward täglich in einen Marktplatz verwandelt, wo man Federvieh, frische Fische, Grünwaaren und die herrlichsten Südfrüchte feil bot.

Die Besatzung des Fort Bourbon capitulirte endlich am 24. Februar, nach einer Vertheidigung, welche die volle Achtung der Sieger in Anspruch nahm, daher diese auch sehr ehrenvolle Bedingungen zugestanden. Die Artikel wurden am folgenden Tage, auf der einen Seite von dem Generallieutenant Beckwith und dem Admiral Cochrane, auf der andern vom General Villaret unterzeichnet, was man durch Kanonensalven auf den Anhöhen von Surirey und auf den Schiffen, so wie durch Aufsteckung der Flaggen, schleunig bekannt machte. Zufolge der Uebereinkunft traten die Engländer sogleich in den völligen Besitz der Colonie; doch behielten die Franzosen das Fort bis zu dem Tage, wo sie nach Frankreich eingeschifft werden sollten.

Der Menschenverlust, den die Sieger von Anfang bis zu Ende des Feldzuges erlitten hatten, belief sich auf 123 Mann, worunter ein Stabsoffizier und zwei Kapitäne sich befanden. Die Anzahl der Verwundeten betrug gegen 400. Die Todtenzahl auf der Seite der Besiegten wurde nicht genau bekannt; doch mußte sie die der Engländer weit übersteigen, wenn man nach

der Menge der Verwundeten, nach den vorgefundenen, noch unbegrabenen Leichen, und nach dem schwachen Häuflein schließen darf, das späterhin nach Frankreich zurückkehrte.

Es folgten nun einige unruhige Tage, während welcher sowohl die Armee als die Marine, bei der Besatzung und Einrichtung der Colonie, bei Wiederherstellung der zerstörten Werke, bei Vernichtung der traurigen Kriegsspuren aller Art und den Anstalten zur Ueberfahrt der französischen Garnison, volle Beschäftigung fanden. Dessen ungeachtet kehrte auf den Schiffen die alte Ordnung schnell zurück, so wie auch alle Theile derselben eine schönere Gestalt erhielten.

4.

Beschreibung des Admiralschiffs, eines Dreideckers, der den Namen „Neptun" führt. Seine Masten und die Leute, welche die darauf vorkommende Arbeit verrichten. Das Back mit den dort befindlichen Kanonen, Ankern u. s. w. — Dessen Bemannung. Das Kuhl und seine Bestimmung — die großen Boote — die Luken und Treppen, welche nach unten führen — die Windsegel — die Treppen an der Außenseite.

Um meinen jüngern Lesern einen Begriff von großen Kriegschiffen zu geben, ergreife ich hier die Gelegenheit, den Neptun und dessen innere Einrichtung, womit in der Hauptsache alle englische Linienschiffe übereinkommen, etwas näher zu beschreiben. Hierbei will ich nur die vorzüglichsten Kunstwörter aufnehmen, die übrigen aber durch allgemein verständliche Benennungen ersetzen.

Der Neptun ist — denn meines Wissens befindet er sich noch jetzt in dienstfähigem Stande, — ein Linienschiff vom ersten Range, ein schön gebauter Dreidecker, welcher ungeachtet der ansehnlichen Größe, die solche schwimmende Festungen haben müssen, nichts mit jenen unförmlichen Kolossen gemein hat, dergleichen ehedem, besonders in Spanien erbaut, und z. B. in Cadix

eine Reihe von Jahren als nationelle Heiligthümer aufbewahrt wurden. Zuerst werfen wir einen Blick auf die Masten, weil ich in meiner Beschreibung die alte seemännische Regel: „bei jeder Verrichtung von oben nach unten, und von vorn nach hinten fortzuschreiten," beobachten werde.

Die Masten bestehen aus Tannenstämmen. Da aber der große und der Fockmast eine Stärke und Höhe verlangen, die keine Tanne erreicht, so sind sie aus mehren Stücken zusammen gesetzt, und durch eiserne Ringe verbunden. Dadurch geht an der Dauerhaftigkeit nichts verloren, vielmehr erwächst der Vortheil daraus, daß man entstandene Schäden leicht verbessern kann. Der Besaanmast ist wegen der geringern Größe aus dem Ganzen. Der große Mast hält in der Dicke 3½ und in der Länge 110 englische Fuß, und so nehmen die übrigen nach Verhältniß etwas ab.

Die Marsen oder Mastkörbe (d. i. die halbmondförmigen Galerien um die Spitzen der Masten,) haben einen Umfang, daß wohl zwanzig Menschen darauf arbeiten können. Vor Zeiten pflegte man hier, und auch auf den noch höher befindlichen Ruhepunkten, Kanonen aufzupflanzen; aber auf den Schiffen nach der neuern Bauart hat man sie, weil schweres Geschütz in solcher Höhe zu großes Schwanken verursacht, in Drehbassen verwandelt. Was die Stängen — die auf den Masten über einander angebrachten Aufsätze, — betrifft, so führte der Neptun in der Regel drei auf

jedem Mast; ihre Zahl kann aber bis auf sechs vermehrt werden. Die zweiten von unten, die Bramstängen, bilden noch so bedeutende Stämme, daß sie Masten für Kauffahrteischiffe geben würden. Sie sind sämmtlich mit Absätzen oder einer Art kleiner Marsen versehen, die den Matrosen zu Ruheplätzen dienen.

Ueberhaupt steht das Takelwerk der Kriegschiffe in einem weit größern Verhältnisse zu dem übrigen Ganzen, als das der Kauffahrer, weil bei diesen hauptsächlich das Tragen großer Lasten, bei jenen das schnelle Segeln bezweckt wird. Die Masten sind höher, die Raaen und Segel breiter, die Zahl der letztern ist weit beträchtlicher, und daher auch die Menge der Taue, der Blöcke u. s. w. Außerdem verlangt das Takelwerk, wegen der Gefahr, der es im Gefecht ausgesetzt ist, mancherlei besondere Vorrichtungen. Z. B. die vorzüglichsten Taue umwickelt man der ganzen Länge nach mit andern, und versieht sie gleichsam mit einem Panzer. Eben so werden vor jeder Schlacht die Raaen — welche, wenn sie, wie gewöhnlich, bloß an Seilen hingen, der Feind leicht herabschießen könnte, — mit starken eisernen Ketten befestigt.

Dieß alles macht den Mechanismus sehr weitläufig, zusammengesetzt und künstlich, und erfodert nicht nur eine Menge Leute, die das ganze Maschinenwerk genau kennen, geschickt zu behandeln und in gutem Stande zu erhalten wissen, sondern daß auch eine bestimmte Anzahl derselben beständig auf den Masten

verweilt. Letztere sind die sogenannten Marsklimmer; sie stehen unter besondern Anführern, die man Kapitäne, z. B. des Fockmars, des großen Mars, nennt. Ihr Standpunkt ist das Mars. Alle Theile des Takelwerks, die zwischen hier und der höchsten Mastspitze liegen, gehören zu ihrer Besorgung. Hauptsächlich müssen sie zu den Manövern, die vom Verdeck aus mit den Segeln vorgenommen werden, die nöthige Vorbereitung treffen, und während der Ausführung den vorkommenden Hindernissen abhelfen; auch liegt ihnen ob, bei solchen Arbeiten, wo sie (wie beim Aufrollen der Segel,) den Beistand der übrigen Mannschaft bedürfen, den wichtigsten und schwersten Theil zu verrichten. Da der Fockmast in jeder Rücksicht die meiste Beschäftigung darbietet, und für die stete Aufsicht der Offiziere zu entlegen ist, so gibt man ihm die zuverlässigsten Marsklimmer, die daher den Vorrang vor den übrigen haben. Der Besaanmast wird von jungen Leuten bedient, die hier für die andern Masten sich bilden; auch dient er besonders zu einer Schule für die Kadetten. — Die Untermasten und Raaen, nebst Zubehör, werden von den Mannschaften des Verdecks besorgt, worüber ich gelegentlich mehr sagen will.

Was den Schmuck der Mastbäume betrifft, so besteht er außer dem, daß man auf den obersten Spitzen vergoldete Knöpfe befestigt, dem Holzwerk oft einen frischen Anstrich gibt, die Taue durch wiederholtes Uebertheeren bei einer glänzend schwarzen Farbe erhält,

und die Marsen mit Einfassungen von künstlich geflochtenen Seilen versieht, — hauptsächlich in den Flaggen. Den großen Mast eines jeden Kriegschiffes schmückt ein langer, in den Lüften spielender Wimpel, der jedoch bei stürmischem Wetter mit einem kürzern vertauscht wird. Ueberdieß führte unser Neptun, zur Auszeichnung als Admiralschiff, eine besondere Flagge, wozu die beständig auf- und niedergehenden Signale kamen, die ein schönes Schauspiel gewährten. Bei feierlichen Gelegenheiten prangen auf allen erhabenen Theilen die schönsten buntfarbigen Flaggen, auch stellt sich die Mannschaft in dicht gedrängten Reihen, um gleichsam Parade zu machen, an allen Raaen auf, womit zuweilen der Ruf des dreimaligen Hurrah verbunden ist.

Wenn man nun die beschriebenen ungeheueren Mastbäume mit ihren Marsen, Stängen, Raaen und Segeln, mit dem dichten Gewebe von Tauen, den kühnen Marsklimmern, dem Prunk der Flaggen und der paradirenden Mannschaft auf den Raaen sich denkt; wenn man zu dieser Vorstellung noch die hinzufügt, daß die Manöver mit den Segeln äußerst schnell, und, wie die Coulissenveränderung einer Bühne, höchst taktmäßig vor sich gehen, so werden meine Leser leicht begreifen, wie sehr die Masten eines großen Kriegschiffes den Beobachter in Erstaunen setzen.

Ich komme jetzt zu dem Körper des Schiffes selbst. Er besteht, mit Ausnahme der kiefernen Deckplanken, durchgängig aus eisenfestem Eichenholze. Das

unter freiem Himmel befindliche Verdeck stellt gleichsam das platte Dach des ganzen Gebäudes vor, und führt vorzugsweise den schlichten Namen „Verdeck.“ Dagegen vertreten die darunter liegenden die Stelle der Stockwerke, und haben zur Unterscheidung besondere Beinamen, z. B. das obere, mittlere, untere u. s. w.

Das Vordertheil des Verdecks heißt das Back oder Vorderkastell. Man pflegte es ehedem zu überbauen; da dieß aber der freien Aussicht nach vorn, besonders beim Steuern, sehr hinderlich war, so ist nach der neuen Bauart das ganze Verdeck offen, und läuft eben bis nach der Kajüte hin, was auch auf unserem Dreidecker der Fall ist. Das Back nimmt seinen Anfang an den hintersten Tauen des Vormastes. Wenn wir, von diesem Standpunkt aus, unsern Blick nach vorn richten, so stößt uns, außer dem Vormast, das Bugspriet auf, das vom obern Kanonendeck sich erhebt, und mit dem Back, durch eine mit Geländern versehene Brücke, in Verbindung steht. Es ist gleich den Masten von ungeheurer Größe, aus mehren Stücken zusammengesetzt, und mit Vorrichtungen zu seiner Verlängerung, wie zur Vermehrung des Segelwerks versehen, die den Kauffahrteischiffen fremd und unnütz sind. Beiläufig bemerke ich, daß das Bugspriet eigentlich ein schräg liegender Mast ist, der, wie die Deichsel eines Wagens, doch etwas aufsteigend, über die übrigen Theile hinausragt, und besonders dazu dient, mittels der darauf befindlichen Stagsegel das Schiff nach den

Gesetzen des Hebels zu lenken und zu drehen, und das Ruder zu unterstützen.

Auf beiden Seiten des Back befinden sich kurze zwölfpfündige Kanonen, so wie an der Außenseite die Anker des Schiffes, die, zu Folge der verschiedenen Bestimmung, ein Gewicht von 6000 bis 9000 Pfund haben. Die Einfassung, vorn und an den Seiten des Decks, besteht in einem vier Fuß hohen Bord aus dicken Balken. Auf dem Bord befindet sich ein doppeltes Geländer, — wegen der Umziehung mit Seilen gewöhnlich Finknetze genannt, — zwischen welchem am Tage die Hangmatten, nachdem man sie mit dem darin befindlichen Bettzeuge zierlich zusammengeschnürt hat, dicht hinter einander aufgestellt werden. Diese Einrichtung erstreckt sich überhaupt auf den ganzen Rand des Verdecks, so daß man rund umher fortlaufende Reihen Hangmatten erblickt. Sie gewährt nicht nur den Vortheil, daß das Bettzeug beständig ausgelüftet, und in den Räumen, die in der Nacht zu Schlafsälen dienen, am Tage der erfoderliche Platz nicht beschränkt wird, sondern dient auch hauptsächlich dazu, dem Verdeck eine treffliche Brustwehr zu geben, weil die Betten, wie alle weiche nachgebende Gegenstände, die anprallenden Kugeln unglaublich schwächen, und die des kleinen Gewehrs gar nicht durchdringen lassen. Ueberdieß erhält dadurch das Ganze ein munteres gefälliges Ansehen, da die Hangmatten stets äußerst sauber und weiß gehalten, überdem auch mit großer Genauigkeit

geordnet werden. — Hinter dem Fockmast hängt die große Schiffglocke an einer Art Gerüst, das man gewöhnlich einen Galgen nennt. Nicht weit davon erhebt sich in beträchtlicher Höhe der Schornstein, welcher den Rauch aus der Küche ableitet. Am hintersten Ende des Back befindet sich eine Luke mit einer Treppe, die nach dem darunter liegenden Deck führt.

Die Matrosen, womit das Back bemannt ist, bestehen aus den geschicktesten und erfahrensten, die unter allen den ersten Rang einnehmen und gewisse Vorrechte genießen. Sie haben ihre so genannten Kapitäne oder Anführer. Die ihnen obliegenden Geschäfte sind hauptsächlich die, daß sie die Anker, das Fockſegel und die zum Bugspriet gehörigen Segel besorgen, so wie das Schiff steuern, wenn es auf dem Meere ist. Auch werden sie häufig den Segelmachern und Rebschlägern zur Hülfe beigegeben. Ueberdieß halten auf dem Vorderdeck jederzeit ein oder zwei bewaffnete Seesoldaten Wache. Eben so ist es der Standpunkt für den Bootsmann, der von hier aus die ihm zustehenden Befehle gibt, die unter der besondern Aufsicht seiner Gehülfen, der Unterbootsmänner, vollzogen werden.

Denjenigen Theil des Verdecks, der den vordern mit dem hintern verbindet, und auf Kauffahrern das Mitteldeck oder die Last heißt, nennt man auf großen Kriegschiffen das Kuhl oder die Gänge. Diese führen kein Geschütz. Daher ist auch das Verdeck — nämlich das schlechthin so genannte, wovon ich jetzt spreche, —

nicht unter der Zahl derjenigen begriffen, die einem Kriegschiffe den Namen „Eindecker, Zweidecker, u. s. w." geben; denn man zählt nur solche, welche mit einer glatten Lage Kanonen besetzt sind, und sagt z. B. „das Schiff hat Ein Deck und Back und Schanze." Die Ursache, warum man auf den Gängen kein Geschütz anbringt, liegt darin, weil hier die meisten Arbeiten verrichtet werden, welche viel Raum verlangen. Denn auf diesem Punkte fallen viele Manöver mit den Segeln vor, auch zieht man daselbst die Wasser- und Proviantfässer, so wie alle Lasten, die an Bord kommen, herauf, um sie durch die große Luke, die in der Mitte der beiden Gänge sich befindet, zu ihrer weitern Bestimmung hinab zu lassen. Ueberdem stehen, wenn das Schiff unter Segel ist, die schwersten Boote über der großen Luke, die vielen Platz einnehmen.

Diese Boote sind das so genannte lange, die Barkasse und die Travaljeschaluppe. Die beiden erstern gebraucht man vornämlich zum Lichten der Anker, zum Herbeischaffen des süßen Wassers, des Proviants und aller großen Lasten. Sie unterscheiden sich von einander dadurch, daß die Barkasse hinten und vorn spitziger ist. Die Travaljeschaluppe dient allerhand grobe Arbeiten damit zu verrichten, z. B. die Schiffseiten zu waschen, anzustreichen und dergleichen, so wie die Matrosen, wenn sie außerhalb des Schiffes Verrichtungen haben, hin und her zu führen; auch wird sie bisweilen zu denselben Zwecken, wie die vorigen benutzt.

Alle drei Fahrzeuge sind ungemein dauerhaft gebaut, und können eingerichtet werden, eine Reise über das Meer zu machen. Jede derselben hat ihre bestimmte Mannschaft, von der sie in Ordnung gehalten und gerudert wird.

Was die große Luke betrifft, so legt man, im Hafen, hölzerne Gatter darüber, wodurch der Gefahr hinabzustürzen vorgebeugt wird, ohne jedoch den darunter befindlichen Decken den Zugang des Lichtes und der Luft von oben zu entziehen. Geht aber das Schiff unter Segel, so wird es zur Aufnahme der schweren Boote dichter und fester verwahrt; doch bleibt es zu jeder Zeit am hintersten Theile offen, weil hier eine Treppe nach dem nächsten Deck hinabgeht.

Ueberhaupt will ich gleich hier bemerken, daß jedes Deck dergleichen Luken hat, die in gerader Linie unter dem des obersten angebracht, und wie dieses mit Treppen versehen, übrigens aber mit Gatterwerk zugedeckt sind. Da jedoch die sämmtlichen Luken häufig offen stehen müssen, so ist das unterste mit einem beutelförmigen, sehr elastischen Netze bezogen, um die etwa hinabstürzenden Leute aufzufangen, was auch gewöhnlich ohne alle Beschädigung derselben geschieht.

Noch muß ich die Bemerkung hinzufügen, daß man, vom Verdeck aus, durch die Luken so genannte Wind- oder Kühlsegel hinab leitet, um den tiefer liegenden Räumen frische Luft zuzuführen, die sie außerdem gänzlich entbehren würden. Diese Luftleiter beste-

hen aus langen schmalen Segeln, die oben an einer kleinen Raa befestigt sind, aber acht bis zehn Fuß tiefer, durch das Zusammenheften der beiden Seitenkanten, in die Form eines Schlauchs übergehen. Man zieht sie über dem Verdecke so hoch und so gegen den Wind gestellt auf, daß dieser in dem obern ausgespannten Theile sich sackt, und in den schlauchförmigen hinab fährt. Er drängt sich unten durch die Oeffnung mit einer Kraft heraus, die seine eigentliche übersteigt, weil durch die trichterartige Form des obern Segeltheils eine Pressung der Luft entsteht. Die sich ergießenden Luftströme steigen dann wieder nach oben, und verbreiten über das ganze Schiff eine angenehme Kühle. Auf den großen Kriegschiffen beobachtet man jederzeit diese Luftreinigung, und fertigt besondere Segel dazu, die nie zu andern Zwecken gebraucht werden. Auf Kauffahrern aber ist dieß seltener der Fall, weil sie auf der See gewöhnlich mit der Ladung angefüllt sind, und auch, wegen ihrer niedrigen Lage, die Luken vor den Wellen verschließen müssen; daher werden dort, im Fall Windsegel zulässig oder nöthig sind, die Lee= oder Beisegel dazu umgeschaffen, was bloß das Zusammenheften der beiden Seitenkanten erfodert.

Solche Leitungen des Windes wären vielleicht auch auf dem Festlande, wie es schon bei Bergwerken geschieht, in den Häusern anwendbar, um dumpfe Keller und Gewölbe zu erfrischen, dem Rauchen der Schornsteine abzuhelfen, kleine Maschinen in Bewegung

zu setzen, und vielleicht unzählige andere Zwecke zu erreichen. Der Leiter könnte dann aus dauerhaftern und dichtern Stoffen, als Segeltuch oder Leinewand sind, bestehen. Man könnte den Schlauch in Röhren verwandeln, um den Wind, aller Krümmungen unbeschadet, sicher an die bestimmte Stelle des Hauses zu führen. Der zum Auffangen der Luft bestimmte Theil müßte von dem übrigen getrennt und so eingerichtet sein, daß das untere Ende desselben, in das obere der Röhre eingreifend, auf einer Spindel ruht, und daher nach dem Winde sich drehen läßt, was überdieß, mittels einer darüber angebrachten Wetterfahne, immer von selbst erfolgen würde.

Da auf den Gängen des Verdecks viel Arbeit verrichtet wird, wozu ein völlig freier Platz nöthig ist, so sind sie mit keinem stehenden Bord, sondern mit bewegbaren doppelten Schranken eingefaßt, in deren Zwischenraume Stängen, Raaen, Masten und Ruder für die Boote und mancherlei Geräthschaften aufbewahrt werden. Diese Schranken haben an der In- und Außenseite eine Bekleidung von Segeltuch, der man einen den angränzenden Schiffstheilen entsprechenden Anstrich gibt, daher der Mangel des Bords kaum zu bemerken ist. Oben darauf befindet sich ein zweites Doppelgeländer, um Hangmatten dazwischen zu stellen.

In der Gegend des großen Mastes, da wo die Gänge an das Hinterdeck gränzen, lassen die Schranken an der Steuerbord- und an der Backbordseite eine

Oeffnung, durch welche man zu den Treppen kommt, die von außen nach dem Verdeck führen. Die Steuerbordtreppe ist breit, bequem, in Absätze eingetheilt und mit eisernen Geländern umgeben. Sie ist für die obersten Offiziere, so wie für vornehme Besuche bestimmt, und wird bloß im Hafen aufgesetzt; auf der See bedient man sich an ihrer Stelle gelegentlich einer einfachern, dergleichen auch die Kauffahrteischiffe zu führen pflegen.

Die Treppe am Backbord besteht bloß in starken breiten Leisten, die an das Schiff genagelt sind. An jeder Seite hängt ein zierlich geflochtenes Seil hinab, um das etwas schwierige Hinauf- und Hinuntersteigen mit den Händen zu erleichtern. Diese Stiege wird indessen wenig gebraucht, indem die Meisten durch die Stückpforten des untern Decks, oder durch die daselbst befindliche Thür in die Boote steigen.

An jeder der beiden Treppenöffnungen steht eine Schildwache. Außerdem sind die Gänge mit keiner besondern Mannschaft besetzt, da die Leute, die gelegentlich darauf arbeiten, ihren Standpunkt in den tiefern Räumen haben.

5.

Beschreibung der Schanze mit ihrer Bemannung — das doppelte Rad, womit man steuert — Bemerkungen, das Steuern betreffend. Die Kampanje und die darauf befindliche Mannschaft — Geschäft des Signalmeisters und seiner Leute — die Schaluppen. Verschiedene Bestimmung der Matrosen auf einem Kriegschiffe, die in dieser Hinsicht mit denen auf den Kauffahrern verglichen werden. Farbenanstrich der äußern Theile des Schiffes.

Hinter den erwähnten Eingängen von den Außentreppen nimmt das hintere Deck, welches auch das Halbdeck oder die Schanze heißt, seinen Anfang. Dieses ward ehedem auf den Linienschiffen, gleich dem Back, sehr erhaben gebaut, liegt aber auf dem Neptun in gleicher Richtung mit den übrigen Theilen des Verdecks. Auf den Seiten ist es mit einem sechs Fuß hohen Balkenbord versehen, den die Kugeln des kleinen Gewehrs nicht durchdringen; hierauf kommen noch Hangmatten zu stehen, so daß die ganze Höhe acht bis neun Fuß beträgt. Die aufgepflanzten Kanonen bestehen in langen Zwölfpfündern.

Die Schanze ist der vorzüglichste Sammelplatz der Offiziere, wo sie fast beständig, nach alter seemännischer Sitte, von vorn nach hinten auf- und abgehen.

Es ist der vorzüglichste Punkt im Schiffe, von dem die wichtigsten Befehle ausgehen, und wo fast alle feierliche Handlungen vollzogen werden. Die Matrosen, welche hier ihren Posten haben, halten sich gewöhnlich an den Seiten zwischen den Kanonen auf. Sie machen eine bedeutende Anzahl, obschon eine der niedrigsten Klassen aus. Die Theile des Takelwerks, die der Besorgung derselben obliegen, sind vornämlich das Untersegel des großen Mastes oder das große Segel, und das hinterste, nämlich das am Besaanmast befestigte Gabelsegel, das man schlechthin den Besaan nennt. Uebrigens haben sie wenig Verrichtungen; hauptsächlich kommt es bei ihnen darauf an, daß sie, beständig den Augen der Offiziere bloß gestellt, immer auf dem Platze und bereit sind, die erhaltenen Befehle zu vollführen, so wie daß sie sich still und gesittet betragen, und vor allem Reinlichkeit in der Kleidung beobachten, worin sie auch vor dem ganzen Schiffsvolke sich auszeichnen. Sie stehen, wie alle die genannten Mannschaften, unter der besondern Aufsicht von Kapitänen. Die Quartiermeister stellen auf der Schanze dasjenige vor, was auf dem Back die Gehülfen des Bootsmannes sind.

Hinten an der Backbordseite befindet sich eine Treppe, die nach unten führt. Hier beginnt das Gebiet der obern Kajüte. Ein quer über das Deck laufender Säulengang, an den die Vorwand derselben stößt, macht die Gränze. Unter dem Gange steht das

Kompaßhaus und das doppelte Rad, womit man steuert. Letzteres ist eigentlich eine Winde, und besteht aus einer auf zwei Stützen ruhenden Welle, an jedem Ende rund umher mit Hebeln, welche, wie die Speichen eines Rades, durch einen Kreisbogen mit einander verbunden sind, doch dergestalt, daß die Spitzen ungefähr eine Viertelelle hervorragen, um zu Handhaben beim Drehen zu dienen. Das Ganze ist aus festem Holze sauber gedrechselt. Zwischen den beiden Rädern ist um die Welle ein Seil geschlungen, so daß, wenn jene gedreht wird, das eine Ende sich auf- und das andere sich abwickelt, und folglich beide einander entgegengesetzt wirken. Sie gehen durch kleine, in den Dielen befindliche Oeffnungen unter das Deck hinab, wo sie, durch Blöcke geleitet, den Ruderbaum von einer Seite zur andern bewegen, so wie oben die Welle hin und her gedreht wird. Der Ruderbaum fährt nämlich nicht, wie es auf den meisten Kauffahrern der Fall ist, über dem Verdeck, sondern zwischen der obern und untern Kajüte, in einem besondern Gehäuse, wo er der Mannschaft weniger hinderlich und vor Beschädigung besser geschützt ist. Zum Steuern sind, weil die Regierung des ungeheuern Ruders eine große Gewalt erfodert, jederzeit drei oder vier Menschen nöthig, ja, sechs bis acht bei stürmischem Wetter. Eigentlich aber steuert, wie es in der Natur der Sache liegt, immer nur Einer, indem die Bewegungen, die er mit dem Rade macht, von den Uebrigen bloß handlanger-

mäßig unterstützt werden. Jener ist ein Matrose von dem Back, diese gehören zu denen der Schanze. Ein Quartiermeister führt stets die Aufsicht dabei.

Die über der Kajüte befindliche Decke nennt man das Vierteldeck oder die Kampanje. Auf beiden Seiten der Schanze führt eine Treppe hinauf. Den vordern Theil, der über dem Säulengange liegt, faßt ein zierliches Geländer ein. Ueber demselben ragen einige metallene Drehbassen hervor, die hauptsächlich bestimmt sind, die vordern Theile des Verdecks zu beherrschen, im Fall unter dem Schiffsvolk ein Aufruhr entsteht. Der Bord an den Seiten und hinten ist fünf Fuß hoch, und wird, wie in den übrigen Schiffstheilen, oben mit Hangmatten besetzt. Ehedem hatten die Kriegschiffe auch auf diesem Deck Kanonen; der Neptun führt aber keine, weil man — wie ich schon bei den Masten in Erwähnung brachte, — heutiges Tages vermeidet, schweres Geschütz auf hohe Punkte des Schiffes zu bringen, um letzteres nicht in zu großes Schwanken zu versetzen.

Die Kampanje ist hauptsächlich der Standpunkt des Signalmeisters und seiner Leute. Der Signalmeister hat auf Kriegschiffen, wo der Admiral einer zahlreichen Flotte sich befindet, einen schwierigen Posten. Er ist stets beschäftigt, der Flotte die Befehle des Admirals durch den Telegraph, der in aufgezogenen Flaggen besteht, bekannt zu machen, und zugleich die von ihr gegebenen Zeichen zu beobachten, Bericht darüber

zu erstatten, und, dem erhaltenen Bescheide gemäß, zu beantworten. Hierbei muß er oft zum Signalbuche, das immer auf einem Tische vor ihm liegt, seine Zuflucht nehmen; denn es ist nicht möglich, die vielfachen Bedeutungen der Flaggen im Kopfe zu haben, zumal da man sie zur Verheimlichung vor dem Feinde häufig verändert. Dieß ist besonders der Fall, so oft die Flotte zu einer neuen Bestimmung aus dem Hafen geht, obschon einige minder wichtige Zeichen — z. B. um die Anker zu lichten, oder sie zu werfen, um Wasser und Proviant zu holen und dergl., — immer dieselbigen bleiben. Ueberdieß erhalten die sämmtlichen Schiffe zur Unterscheidung von einander besondere Flaggen, die, so oft einzelne durch Signale zu irgend etwas aufgefodert werden, jedesmal über diesen zu stehen kommen, damit man weiß, auf wen der Befehl sich bezieht. Geht er der ganzen Flotte an, so fallen natürlich die Unterscheidungzeichen weg. Die Gehülfen des Signalmeisters müssen die Flaggen beständig in gutem Stand erhalten, und, zierlich aufgerollt und nach Nummern in Kisten gepackt, sorgfältig verwahren, um die verlangten augenblicklich finden, und am Besaanmast in die Höhe ziehen zu können. Die Nachtsignale, welche man durch Laternen macht, verursachen ihnen die meiste Mühe, besonders bei stürmischem Wetter, wo die Lichter leicht ausgelöscht, oder die Laternen aus derjenigen Lage gebracht werden, die erfoderlich ist, um das bestimmte Zeichen auszudrücken. Auf denjenigen Krieg=

schiffen, die keinen Admiral am Bord haben, ist die Arbeit, folglich auch die Anzahl der Signalmänner nicht so beträchtlich, weil sie bloß das Admiralschiff zu beobachten und die Befehle, die es ihrem Schiffe gibt, zu beantworten haben.

Außer diesen Leuten sind auf der Kampanje einige zu der Schanze gehörige Matrosen stationirt, fast einzig um das Besaansegel zu regieren, von welchem zu jeder Zeit, besonders in der Schlacht und im Sturme, ungemein viel abhängt. Ueberdem ist die Kampanje der Sammelplatz der Kadetten und, im Gefecht, häufig der Standpunkt des Admirals, so wie sie den sämmtlichen Offizieren täglich zum Observatorium dient.

An der Außenseite rund um den Hintertheil des Verdecks, haben die leichtern Schaluppen ihren Platz, wo sie an hinausragenden Balken aufgezogen werden. Sie sind von verschiedener Größe, einige zu vier, andere zu sechs bis zu zwölf Rudern. Jede hat ihre besondere Bestimmung; die eine fährt bloß den Admiral, eine andere den Kapitän, und die übrigen die verschiedenen Offiziere, so wie ihre Geschäfte die Gelegenheit dazu geben. Alle haben aber das mit einander gemein, daß sie in der größten Ordnung und Sauberkeit gehalten und von besondern Leuten bedient werden, die in der Kunst, ein Boot zu rudern und damit zu segeln, große Uebung haben müssen.

Man sieht hieraus und überhaupt aus dem, was ich bisher über die verschiedenen Stationen der Ma-

trosen gesagt habe, daß auf Kriegschiffen zu jedem Geschäft stets dieselben Leute gebraucht werden. Auf den Kauffahrern findet das Gegentheil Statt; hier müssen die Matrosen bald diese, bald jene Arbeit verrichten und, der schwachen Anzahl wegen, mit vereinigten Kräften von der einen zur andern übergehen. Bald ist das ganze Häuflein mit den Ankern, bald auf den Masten, dann wieder im Raume, in den Booten u. s. w. beschäftigt. Es ist daher einleuchtend, daß die Matrosen auf den Kriegschiffen zwar in den besondern, ihnen angewiesenen Beschäftigungen eine außerordentliche Geschicklichkeit erlangen, aber in den übrigen Arbeiten, die nicht in ihrem Wirkungkreise liegen, meistens unerfahren bleiben; eben so bringen es die Matrosen auf den Kauffahrteischiffen zwar nicht zu jenem Grade mechanischer Fertigkeit in den einzelnen Theilen des Seewesens, lernen aber das Ganze besser in's Auge fassen und mit ihrem Verstand überblicken. Folglich wird man auch leicht begreifen, daß letztere für alle Fächer auf den Kriegschiffen passen, ob sie schon Anfangs in keinem die hier erfoderliche Gewandtheit besitzen, die ihnen aber die tägliche Uebung bald verschafft. Dagegen kommen erstere auf den Kauffahrern, wo jede Arbeit von ihnen verlangt wird, selten gut fort, indem sie z. B., wegen ihrer frühern Beschäftigung, zwar meisterhaft auf den Masten klettern, aber am Steuerruder, in den Booten u. s. w. sich ungeschickt benehmen, und so umgekehrt. Ueberdem sind sie

minder an anhaltende Thätigkeit gewöhnt, und zeigen immer große Neigung und List, die Arbeiten von sich abzuwälzen, und ihren Gefährten aufzubürden, was doch mit der Schwäche der Mannschaften auf den Handelschiffen sich nicht verträgt. Selbst diejenigen eignen sich wenig für die Kauffahrer, welche von diesen auf die Kriegschiffe versetzt wurden, weil ihnen hier manches Geschäft aus der Uebung kam. Am meisten aber ist dieß bei solchen der Fall, die auf letztern erzogen sind, selbst wenn sie alle Matrosenklassen nach und nach durchwanderten, und folglich eine Arbeit nach der andern erlernten; denn es kommt, um ein Gewerbe ganz inne zu haben, viel darauf an, ob man im ersten Jahre einen Theil desselben, im zweiten einen andern, im dritten noch einen andern u. s. f. betrieben hat, wobei die früher erlangten Fertigkeiten zum Theil wieder verloren gehen, oder ob man, während dieser Zeit, Tag vor Tag von jedem Geschäft etwas verrichtete, und so das Ganze immer in der Uebung behielt. Demnach findet zwischen einem Kriegschiffe und einem Kauffahrer ein gleiches Verhältniß, wie zwischen den großen Fabriken und den kleinen Werkstätten der Handwerker Statt.

Um nun die Beschreibung der äußern Theile unseres Dreideckers zu beendigen, will ich nur noch des Farbenanstrichs erwähnen, den sie zu der Zeit hatten, als ich mich auf diesem Schiffe befand. Ich spreche hier nämlich von der Vergangenheit, weil die Art, die Gegenstände auf den Schiffen anzustreichen, einem steten,

von Geschmack und Mode abhängenden Wechsel unterworfen ist. — Die Masten, das Bugspriet, die Raaen und Marsen waren weiß angestrichen, eben so die Laffeten der sämmtlichen Kanonen auf dem Verdeck, und die Säulen des Ganges vor der obern Kajüte. Die Stängen der Masten bekamen nie einen Anstrich, weil er durch das beständige Auf- und Niedergehen der Raaen leicht abgerieben wird; man beschmierte sie aber, um die Wirkung der Sonne zu mildern und das Aufziehen der Raaen zu erleichtern, häufig mit Fett, wodurch sie das Ansehen bräunlich gebeizten Holzes erhielten. Der Bord um das ganze Verdeck zeichnete sich an der Inseite durch eine schöne, dem Auge sehr wohlthuende grüne Farbe aus. Aeußerlich war er schwarz. Unter ihm hatte die Schiffseite, vom Anfang der obersten Batterie, einen weißen Anstrich, was mit den aus den Pforten hervor ragenden schwarzen Kanonen, und mit ihren roth bemalten Mundstücken einen grellen Abstich machte. Unter den Batterien lief noch ein breiter schwarzer Streifen um das Schiff, an welchen der mit Kupfer beschlagene Boden desselben stieß. Die unzähligen kleinen Gegenstände, die ich nicht berühre, hatten denselben Anstrich, wie diejenigen der beschriebenen Haupttheile, mit welchen sie in gleicher Höhe sich befanden, was dem Ganzen eine sehr gefällige Einfachheit verlieh.

Wenn man daher das Schiff in der Entfernung sah, so stellten sich dem Auge, die bunten Flaggen abgerechnet, nur fünf Farben dar. Ueber den Mastspitzen

schwebten goldene Punkte, nämlich die vergoldeten Knöpfe. Dann folgte das dunkle Gemisch des Tauwerks, durch welches oben die bräunlichen Stängen mit ihren weißen Raaen und Absätzen, und weiter unten die weißen Masten mit ihren gleichfarbigen Raaen und Marsen schimmerten. Den obern Theil des Schiffes selbst begränzte ein weißer schmaler Strich, den die Hangmatten bildeten. Unter ihm zog sich ein etwas breiter schwarzer hin, der Bord (denn die grüne Inseite desselben war von außen unsichtbar). Hierauf folgte ein breiter weißer Streifen (die Batterie), welcher mit drei Reihen schwarzer und rother Tüpfchen (den Geschützpforten und Kanonenmündungen,) besprenkelt, vorn in das weiße Bugspriet nebst Zubehör sich endigte. Dann kam noch ein schwarzer nicht schmaler Strich, worauf endlich das dunkle Grün des Bodens folgte, das in dem Farbenspiele des Meeres sich verlor.

Von dieser Farbenordnung wich indeß der Spiegel, der hintere platte Theil des Schiffes, etwas ab, weil er, als die Fronte der Kajüten, durch besondere Verzierungen vor dem Uebrigen sich auszeichnet, und ein für sich bestehendes Ganzes bildet. Denn er prangt mit mancherlei künstlichem Schnitz- und Leistenwerk um die Fenster und an den davor befindlichen Galerien, so wie mit dem großen königlichen Wappen und dem Namen des Schiffes. Dessen ungeachtet hatte man bei der Farbenwahl auf eine edle Einfachheit Rücksicht genommen. Der Grund war durchaus schwarz, das Uebrige weiß oder vergoldet.

6.

Das Innere des Neptun. Die vom Admiral und Schiffskapitän bewohnte obere Kajüte, mit ihren Kammern, Galerien u. s. w. Das obere Kanonendeck — das Gallion — das Hospital — Beschreibung der Küche, nebst Bemerkungen über das Verfahren, süßes Wasser aus dem des Meeres zu machen — die Schmiede — Zubereitung des Kakao.

Ich gehe nun in meiner Beschreibung des Neptun zu seinen innern Theilen über, und beginne mit der obern Kajüte. Diese wurde theils vom Admiral, theils vom Schiffkapitän bewohnt, ist aber, wenn kein Admiral am Bord sich befindet, ausschließlich die Wohnung des letztern. Sie nimmt ihren Anfang etwas vor dem Besaanmast, bei dem vorerwähnten Säulengange, von wo sie in mehren Abtheilungen, bis zum hintersten Schiffsende, dem Spiegel, fortläuft. Nicht weit hinter dem Steuerrade ist der Eingang zum Vorsaal, den man mit einer Glasthür verschließen kann, gewöhnlich aber offen läßt. Er wird von zwei Soldaten bewacht. In der Mitte dieses Saals erblickt man ein Stück des Besaanmastes, der hier durch die Decke nach unten zu geht. Er hat die Form einer Säule, die man des Abends mit Lampen behängt.

Die Wände sind zierlich bemalt. Auf beiden Seiten gehen Thüren in verschiedene Gemächer, die sämmtlich, mit Ausnahme eines kleinern für den Sekretär des Admirals, und eines andern für dessen Dienerschaft, dem Kapitän und seinen Leuten gehörten; einige benutzte man zur Aufbewahrung der Speisen und allerlei wirthschaftlichen Geräthes. Eine derselben ist eigentlich, wie auf allen Linienschiffen, zu einer Küche für den Kapitän bestimmt; allein man bereitete, seitdem das Schiff in Westindien war, keine Speisen darin, um nicht die drückende Hitze, die in den Gemächern empfunden wurde, durch das Küchenfeuer noch zu vermehren. Alle diese Kammern sind sehr schön, und so eingerichtet, daß sie sich von den Zimmern eines Hauses durch nichts, als die hölzernen, mit Oelfarbe bemalten Wände unterscheiden.

Im Hintergrunde des Vorsaals bemerkt man eine Glasthür, den Eingang zu dem geräumigen Zimmer, das vorzugweise die große Kajüte heißt. Dieß ist das vorzüglichste im ganzen Schiffe. Es diente zum Speise- und Audienzsaal des Admirals, hauptsächlich auch zum Sammelplatze für die obern Offiziere der Flotte, wenn sie berufen wurden, um Kriegsgericht zu halten, d. i. ein begangenes Verbrechen zu untersuchen und das Urtheil darüber auszusprechen, oder über irgend einen Gegenstand des allgemeinen Wohls sich zu berathen. Die Pracht, welche hier herrschte, erregte Verwunderung. Die Reihe der Fenster schmückten seidene Gar-

dinen, und große geschliffene Spiegel. Die Wände waren mit polirtem Mahagoniholz belegt, und oben und unten, wie an den Kanten der Thüren und Fenster, mit vergoldeten Leisten eingefaßt. Links am Eingange befand sich ein metallener, geschmackvoll und reichverzierter Kamin, und rund umher standen kostbare Meubles. Die Tische waren hin und wieder mit künstlichen Uhren und mathematischen Instrumenten besetzt. Die Decke hatte man zur Vermehrung der Helligkeit weiß angestrichen, und in der Mitte, um das Deckfenster herum, mit vergoldetem Schnitzwerk in Gestalt einer Sonne verziert; der Fußboden bestand aus seltenen, in schönen Formen zusammengesetzten Hölzern. Kurz, man würde geglaubt haben, in ein fürstliches Zimmer zu treten, wenn nicht der Anblick des Meeres, das durch die hellen Glasfenster*) sich zeigte, die Täuschung verhindert hätte. Aber ungeachtet der prächtigen Einrichtung, trug dennoch das Ganze den Stäm=

*) Da Glasfenster beim Abschießen des Geschützes zerspringen, so hat man auf den Kriegschiffen gewöhnlich eine besondere Art Fenster. Sie bestehen aus einem feinen Drahtgewebe, das mit sehr elastischem und beinahe farblosen Firniß überzogen ist. Obschon sie nicht durchsichtig sind, so gewähren sie doch eine hinlängliche Helligkeit. Auch auf dem Neptun gebrauchte man solche Fenster, wenn er in See oder sonst der Gefahr in's Gefecht zu kommen ausgesetzt war; befand er sich aber im Hafen, und überhaupt in Sicherheit, so wurden sie weggenommen und gläserne dafür eingesetzt.

pel einer edlen Einfachheit. Die sämmtlichen Gegenstände stellten sich in eben so wenig und fast in denselben Farben dar, worin die Außenseite, der Spiegel, erschien, indem die schwärzliche Farbe der Wände und der Meubles bloß durch das Grün der Gardinen und Teppiche, durch das Weiß der Decke, so wie durch den Goldglanz der metallenen Geräthe und der Verzierungen hervor gehoben wurde. Der Glasthür am Eingange gegenüber befindet sich eine zweite, die zu der außen angebrachten Galerie führt. Diese läuft, längs der ganzen Breite des Schiffes, vor den Fenstern hin, und bietet einen trefflichen Ort dar, ungestört die freie Luft zu genießen und spazieren zu gehen. An beiden Seiten des Saals befinden sich Kammern, wovon die eine, zu meiner Zeit, dem Admiral zum Schlafgemach diente. Das Gestell seines Bettes bestand ganz aus Eisen und hatte einen zierlichen Himmel, von welchem, zur Abwehrung der Fliegen und Mücken, Vorhänge von feinem grünen Flor herabhingen. Die andere Kammer war zum Arbeitzimmer des Admirals bestimmt. Beide hatten eine dem Saal entsprechende Einrichtung, und konnten mit dem letzteren vereinigt werden, indem die Seitenwände nach Belieben sich aufsetzen und wegnehmen ließen. Von diesen Gemächern führen Glasthüren nach den Seitengalerien, die mit der hintersten und, durch Treppen, mit denen der untern Kajüte in Verbindung stehen. Die Beschreibung der obern Kajüte beschließe ich mit der Bemerkung,

daß Ordnung und Reinlichkeit — welche nicht immer in prächtigen Zimmern zu finden sind, — hier im höchsten Grade herrschen, Eigenschaften, die überhaupt auf alle Theile des Schiffes sich erstrecken, wie ich weiter unten zeigen werde.

Jetzt führe ich meine Leser auf die dritte Batterie oder das obere Kanonendeck hinab. Hier erblicken wir auf beiden Seiten achtzehnpfündige Artillerie-Stücke, die von vorn bis hinten in ununterbrochener Reihe fortlaufen. Sie sind fast beständig ausgerückt, weil die Wellen des Meeres selten so hoch steigen, um in die Geschützpforten (Schießscharten) einzudringen. Die Klappen der letztern werden so aufgezogen, daß sie ein Dach über den etwas hinausragenden Kanonenläufen bilden, um diese vor dem Regen zu schützen, und die aufsteigende Flamme beim Abfeuern nicht an die Schiffseite anschlagen zu lassen. Da die Pforten die Breite und Höhe eines mäßigen Fensters haben, so gewähren sie ein helles Licht, und einen gesunden freien Durchzug der Luft.

Nach diesem allgemeinen Ueberblick des Decks, betrachten wir zunächst den vordern Theil desselben etwas näher. In dem Bug, d. i. dem bogenförmigen Vordertheil, erblicken wir links eine Thür; sie führt zu dem so genannten Gallion. Dieß ist ein unter dem Bugspriet hinaus gebautes zierliches Gerüst, das Anfangs fast die Breite des Schiffes hat, dann aber immer spitziger zuläuft, und in eine Figur sich endigt.

Diese entspricht immer dem Namen, den das Schiff führt, und stellt mithin auf dem Neptun den Gott des Meeres vor. Das Gallion ist oben in gleicher Linie mit dem Deck gedielt, an den Seiten mit einer vier Fuß hohen hölzernen Einfassung versehen, und daher wie ein Altan zu betrachten. Der Hauptzweck desselben ist, das Bugspriet zu unterstützen, so wie auch den stumpfen kahlen Obertheil des Bugs zu bedecken, und seine Gestalt spitzig zu machen, was man für eine besondere Zierde der Schiffe hält. Außerdem hat es, als ein vom Schiffe abstehender und über dem Wasser schwebender Theil, die sehr schickliche Nebenbestimmung erhalten, daß alle unsaubere Arbeiten ausschließlich darauf verrichtet werden. So z. B. schlachtet und reinigt man daselbst alles Federvieh und andere kleine Thiere, wäscht und scheuert das Küchengeräth u. s. w. Auch befinden sich in der Mitte zwei Reihen offener Abtritte für die Matrosen und Soldaten, so wie an den Seiten einige verdeckte für gewisse Unteroffiziere. Sie sind, wegen der großen Volksmenge und weil mancher der Arbeit dadurch auf einige Zeit zu entgehen sucht, fast zu jeder Zeit besetzt. Alles das erregt von außen, da es durch die hohen Einfassungen versteckt wird, keinen Uebelstand; desto auffallender ist der Prospekt, wenn man oben von dem Back, oder vom Bugspriet hinab sieht. Dessen ungeachtet war selbst dieser an sich unsaubere Ort auf dem Neptun in der Regel so rein, als oft auf den Schiffen mancher andern

Nation kaum die Kajüten sind, weil die aufgestellte Schildwache und ein Aufseher, welcher der Kapitän des Gallion heißt, darauf zu sehen hatten, daß jede Verunreinigung auf der Stelle wieder beseitigt wurde. Das Amt des letztern führt immer einen gewissen Schimpf mit sich, und gilt für eine Art von Strafe, so wie überhaupt der Titel „Gallionkapitän" in der Schiffersprache einen schmutzigen Menschen bedeutet. Wir kommen nun wieder zu dem Deck selbst. Auf dem vordersten Theile desselben springt in der Mitte ein Verschlag hervor. Er enthält einige Kammern, deren Fenster nach dem Gallion zu gehen. Dieß ist das Hospital für die kranken Matrosen und Soldaten, die unter der Aufsicht eines Arztes und mehrer Chirurgen stehen, und von einigen dazu bestimmten Leuten gewartet werden.

Der Platz, der zwischen dem Hospital und der Vorluke sich befindet, macht den Bezirk der Küche aus, daher die Dielen umher, wegen der Feuersgefahr, mit starkem Eisenblech bekleidet sind. Unter den mannichfaltigen Gegenständen, die uns hier aufstoßen, erregt die große eiserne Kochmaschine am meisten unsere Aufmerksamkeit. Sie hat in der Hauptsache dieselbe Einrichtung, wie die gewöhnlichen Schiffküchen, die ich Seite 27 f. f. im ersten Bändchen meiner Reisen beschrieb; nur ist die Anzahl der dabei angebrachten kleinern Feuerherde, so wie der Brat- und Backöfen, ungleich größer, und überhaupt erscheinen alle Theile in einem

ganz verschiedenen Maßstabe. Letzteres bezieht sich besonders auf die beiden ungeheuern festen Kessel. Man wird sich leicht einen Begriff von ihrem Umfang und ihrer Tiefe machen, wenn man bedenkt, daß für das ganze Schiffsvolk, eine Menge von 700 bis 800 Menschen, — außer den bisweilen zu transportirenden Landtruppen, Kriegsgefangenen u. s. w. — darin gekocht wird. Auffallend ist es, wenn man sieht, wie des Abends, nach beendigtem Kochgeschäft, zwei oder drei Männer in diese Kessel steigen, um sie zu scheuern. Da es zu langweilig und auch zu beschwerlich sein würde, die Menge Suppe oder Gemüse mit Löffeln auszuschöpfen, so sind an der Außenseite große weite Hähne angebracht, durch welche man die Speisen herauslaufen läßt, und nach dem Maße vertheilt. Während der Zeit wird der Kessel beständig umgerührt, damit das erste, wie das letzte, gleichförmige Bestandtheile enthält, und nicht der Eine das Dicke und der Andere das Dünne bekommt. Einer von diesen Kesseln ward auch dazu benutzt, süßes Wasser aus dem des Meeres zu bereiten, was mit großem Vortheil verbunden, und allen auf den Schiffen angewandten Mitteln, das Meerwasser zu destilliren, vorzuziehen ist. Man kocht nämlich auf den englischen Kriegschiffen, für die Matrosen und Soldaten, vier Tage in der Woche kein Fleisch, sondern bloß Gemüse. Folglich wird während der Zeit einer von den Kesseln nicht gebraucht; da aber das Feuer stets beide zugleich erhitzt,

so füllen ihn die Köche, damit er nicht zerspringt, mit Meerwasser an. Dieses lassen sie gewöhnlich ungenutzt verdampfen, brauchen das zurückgebliebene zum Waschen und Scheuern, oder schütten es weg. Auf dem Neptun aber stellten sie auf den Kessel einen hölzernen Deckel, der die Dämpfe auffing, und in eine daran befestigte kupferne Röhre leitete, welche mit der übrigen zum Destilliren gehörigen Vorrichtung versehen war. Auf diese Weise gewann man viermal wöchentlich, innerhalb vier Stunden, — das ist so lange, als das Kochen jedesmal dauerte, — ungefähr dreißig Gallonen süßes Wasser; und zwar geschah dieß ohne besondern Aufwand von Zeit, Mühe und Feuerung, welche letztere den Gebrauch des gewöhnlichen Destillirkolben auf den Schiffen sehr erschwert und oft ganz unmöglich macht, weil sie die dazu erfoderliche Menge Holz oder Kohlen nicht führen können. Die obige Quantität des gewonnenen Wassers ist nun zwar zum Bedarf einer zahlreichen Mannschaft nicht hinreichend, doch aber eine bedeutende Zubuße. Ueberdieß besitzt das frisch entsalzene Meerwasser, in Hinsicht der Farbe, des Geschmacks und Geruchs, gewöhnlich Vorzüge vor dem vom Lande erhaltenen Quellwasser, das einige Zeit im Fasse gestanden hat. Es wurde daher auf dem Neptun, selbst während meines dortigen Aufenthalts, wo man stets einen Ueberfluß an süßem Wasser hatte, keine Gelegenheit versäumt, Meerwasser zu destilliren, welches dann meistentheils die Offiziere, zur Bereitung des

Thee's und zur Vermischung mit geistigen Getränken, vorzugsweise gebrauchten.

Auf beiden Seiten der Kochmaschine steht zwischen den Kanonen eine Menge Tische, worauf die Speisen zugerichtet werden. Höchst anziehend ist die unübertreffbare Reinlichkeit, womit man dabei zu Werke geht. Jedes Stück des hölzernen Geräthes sieht so weiß aus wie Kreide; alle Kessel und Pfannen glänzen, ehe sie über das Feuer kommen, innen und außen wie neues Metall, und werden nach dem Herabnehmen ungesäumt wieder in den vorigen saubern Zustand gesetzt, ob man sie gleich den nächsten Tag wieder braucht. Diese Reinlichkeit erstreckt sich auch auf das Aeußere derjenigen, welche mit der Bereitung der Speisen beschäftigt sind. Sie tragen einen Tag wie den andern die sauberste Wäsche, und feine weiße Vortücher. Nur ihre Gehülfen, die Unterköche, sind in ihrem Anzug etwas nachlässiger, weil sie bloß zu den gröbsten Arbeiten gebraucht werden, z. B. das Feuer zu schüren, Holz zu spalten, das Geräth zu scheuern, u. s. w. Die Zahl der Köche ist bedeutend. Außer dem Schiffkoch, d. i. demjenigen, welcher das Essen für die Matrosen und Soldaten bereitet, gab es zu meiner Zeit einen für den Admiral, einen andern für den Kapitän, einen dritten für die Lieutenants, dann wieder andere für die Kadetten, für das Hospital, und für die verschiedenen Klassen der Unteroffiziere. Fast jeder von ihnen hatte einen oder

mehre Gehülfen. Der Schiffkoch ist der eigentliche Meister der Küche, und genießt den Vorrang vor allen dazu gehörigen Leuten. Dieß scheint etwas sonderbar, da sein Geschäft bloß darin besteht, Fleisch und Gemüse zu kochen, was doch sonst sehr wenig Kunst erfodert. Allein, da diese Speisen in ungeheurer Menge bereitet werden, so gehört große Uebung und Genauigkeit dazu, das rechte Maß in allen Dingen zu treffen, und z. B. zu berechnen, wie viel Wasser, wie viel Zeit zum Kochen nöthig ist, damit Alles zur bestimmten Minute gehörig gar sei. Auch muß das Gemüse beim Vertheilen nicht nur ausreichen, sondern es darf auch nichts davon übrig bleiben, weil es dem Schiffkoch portionenweise übergeben wird. Daher ist dieser jederzeit ein erfahrner Seemann; er wird zum Dienste des Königs verpflichtet, und hat den Rang eines Unteroffiziers. Dagegen sind die übrigen Köche meistentheils kunstmäßig gelernte Leute, die es bloß mit ihren Herren zu thun haben, von welchen sie angenommen und unterhalten werden.

Da den Platz um die Küche, wie schon erwähnt, eine Bekleidung von Eisenblech vor Feuersgefahr schützt, so ist dieß im ganzen Schiffe der einzige, wo die Matrosen und Soldaten die Freiheit haben, Tabak zu rauchen. Daher sieht man hier zu jeder Zeit Leute, die zusammen kommen, um sich an ihrem Pfeifchen zu ergötzen, dabei Grog zu trinken, auch wohl gute Biß-

chen zu erhaschen, was bisweilen geschieht, wenn sie bei den Köchen gut stehen. Kurz, die Küche vertritt die Stelle der Taverne. — Auf den Kauffahrern findet diese Einrichtung in Hinsicht des Tabakrauchens nicht Statt. Dort ist es auf dem Verdeck wie in den Kammern erlaubt; denn man setzt voraus, daß Jeder um seines eigenen Beßten willen die gehörige Vorsicht dabei anwenden werde. Indessen hat schon Mancher seine Hangmatte, und wohl auch das ganze Schiff dadurch in Brand gesteckt.

Rechts von der Küche nach hinten zu ist die Werkstatt für den Schmied und seine Gehülfen. Sie besteht aus einem eisernen Feuerherd, einem daran befestigten Blasebalg, und einem Amboße nebst Zubehör. Sie wird jeden Morgen aufgesetzt, und Abends wieder weggeschafft.

Links hinter der Küche sah man zu meiner Zeit beständig einige Männer beschäftigt, in einem großen, aus einer alten Kanone verfertigten Mörser Kakao zu stampfen. Es bekommen nämlich die Mannschaften der englischen Kriegschiffe, in Westindien, zum Frühstück eine Art Schokolate, welche sie schlechthin Kakao nennen. Die einfache Zubereitung ist folgende: Man nimmt rohe Kakaobohnen, dörret dieselben wegen ihrer Fettigkeit im Backofen, und stößt sie dann im Mörser. Da sie aber noch immer ölige Theile enthalten, so entsteht dadurch ein schwarzbrauner Teig. Dieser wird

in siedendem Wasser aufgelöst, dann mit Zucker vermischt, und so an die Leute vertheilt. Dieses Kakaogetränk ist, da zumal eine Oeldecke darauf schwimmt, zwar nicht so lieblich, aber weit kräftiger und gesünder als die gewöhnliche Schokolate, in welcher dem Kakao, zur Erhöhung des Geschmacks und wegen der Wohlfeilheit, mancherlei fremdartige Stoffe beigemischt sind.

7.

Fortgesetzte Beschreibung des obern Kanonendecks — die Ställe für Federvieh, Schafe und Ziegen — Bemerkung in Betreff anderer Hausthiere — der Behälter für das, zum täglichen Verbrauch bestimmte, süße Wasser — Strenge Verordnung, den Verbrauch desselben betreffend, die dennoch häufig übertreten wird — die Mannschaft auf dem obern Kanonendeck — die Kajüte dieses Decks, welche die obern Offiziere und Beamten bewohnen.

Zwischen der vordern und großen Luke des obern Kanonendecks steht eine Reihe fester Ställe und Käfige, worin man, für die Tafeln der Offiziere, stets eine Menge Federvieh, Schafe und Ziegen hält. Auch befanden sich, zur Zeit meines Aufenthalts auf dem Neptun, mancherlei seltene Vögel und andere Thiere darin, die bloß zur Unterhaltung dienten. So gab es z. B. einige schöne Kakadus und auch einen Springhasen. Die Wartung und Reinigung dieser Thiere besorgt ein ausschließlich dazu bestimmter Mann, daher sie keinen Uebelgeruch verursachen, und der Beobachter mit Wohlgefallen dabei verweilt. Dieß wäre jedoch schwerlich der Fall, wenn auch die vielen am Bord befindlichen Schweine hier gehalten würden; man hat sie deßhalb, wie auf allen Kriegschiffen, nach dem

vorderſten Ende des Gallion, in beſondere Ställe verbannt. — Beiläufig erwähne ich, daß die Offiziere zu ihrem Vergnügen mancherlei Singvögel und andere kleine Thiere in ihren Kammern unterhalten; doch ſind die Hunde, zufolge eines alten Marine-Geſetzes, gänzlich davon ausgeſchloſſen, weil ſie überall herumlaufen und Schmutz hinterlaſſen würden, und weil überdieß ihre Wachſamkeit, ſo ſehr ſie den ſchwach bemannten Kauffahrern zu Statten kommt, durchaus entbehrlich iſt. Katzen darf nur der Proviantmeiſter und zwar, zur Vertilgung der Ratten und Mäuſe, in den Vorrathskammern halten; außerhalb derſelben werden ſie nirgends geduldet.

Die Plätze zwiſchen den Kanonen auf beiden Seiten der Menagerie dienen zu Ställen für die lebendigen Rinder, die gelegentlich an Bord kommen, was nicht ſelten geſchieht; und ich ſelbſt habe hier funfzehn Stück auf einmal beiſammen geſehen. Da an den Seiten des Decks Rinnen zum Ablaufen der Flüſſigkeiten angebracht ſind, ſo läßt ſich der Miſt mit leichter Mühe wegſchwemmen. Man beobachtet jedoch hierin keine ſo ängſtliche Genauigkeit, als in andern die Reinlichkeit betreffenden Stücken, weil der Geruch des Miſtes vom Rindvieh überhaupt weniger widerlich, als der von vielen andern Thieren, und dem Seemann als Erinnerung an eine ländliche Eigenheit ſogar angenehm iſt. Die Rinder werden auf derſelben Stelle geſchlachtet, wo ſie geſtanden haben, weil der

Raum auf dem Gallion zu beschränkt für ein solches Geschäft ist. — Mit der Aufnahme von Pferden befassen sich die Kriegschiffe selten, weil diese Thiere viel Wartung verlangen; um Reiterei über das Meer zu schaffen, werden eigens dazu eingerichtete Transportschiffe genommen.

Hinter der großen Luke steht ein viereckiger Wasserbehälter, welcher jeden Morgen aus den verschlossenen und bewachten Fässern im Raume gefüllt wird. Er ist oben bedeckt, damit Niemand das Wasser schöpfen und dadurch Unreinigkeiten hinein bringen kann; unten aber befindet sich ein Hahn, um es zu zapfen. Hiervon nimmt die sämmtliche Mannschaft, so viel sie braucht, und nur dem Schiffkoch wird das zur Bereitung der Speisen erfoderliche in besondern Fässern zugetheilt. Eigentlich ist das süße Wasser ausschließlich zum Essen und Trinken bestimmt, und darf nur dann, wenn man das verbrauchte täglich wieder ersetzen kann, — z. B. in einem Hafen, wo das Schiff ruhig und ohne besondere Beschäftigung vor Anker liegt, — zu andern Zwecken verwendet werden. Diesen Fall ausgenommen, muß die Schildwache, welche beim Behälter steht, um die unnöthige Verschwendung des Wassers zu verhüten, darauf sehen, daß Niemand mehr davon fortträgt, als eine Person auf Einmal trinken kann, indem man ein Nößel als das Maß im Allgemeinen dazu angenommen hat. Wenn das Schiff auf dem Meere ist, und der Vorrath des Wassers abzunehmen beginnt,

dann wird oft die Einrichtung getroffen, daß Jeder das, was er gezapft hat, auf der Stelle austrinken muß. Nimmt der Mangel desselben noch mehr überhand, so werden täglich Portionen davon vertheilt, die gewöhnlich für die Person zwei Nößel betragen. Dessen ungeachtet wird auf den Kriegschiffen vielleicht keine Verordnung so häufig übertreten, als gerade diejenige, welche den Verbrauch des süßen Wassers betrifft. Denn außerdem kann die von der Mannschaft verlangte Reinlichkeit in Kleidung und Wäsche unmöglich erreicht werden, weil das Meerwasser zum Waschen, besonders des weißen Zeuges, wenig geeignet ist, indem es die Seife schwer auflöst, und mithin den Schmutz nicht gehörig aus der Wäsche nimmt, überhaupt auch dieselbe grau macht. Die Leute versuchen daher alle ersinnliche Mittel, um wenigstens für die beßten Stücke süßes Wasser zu bekommen. Die gewöhnlichsten sind, daß sie es im Einverständniß mit den Schildwachen auf einmal stehlen, oder auch, was noch öfter geschieht, in kleinen Maßen fortschleppen und sammeln. Obwohl die Offiziere von diesen Streichen unterrichtet sind, so haben sie doch viel Nachsicht damit, weil die gänzliche Verhinderung derselben der allgemeinen Reinlichkeit nachtheilig sein würde. Ich muß indessen hierbei bemerken, daß die Seeleute, durch die Noth belehrt, mit wenigem Wasser eben so rein als das weibliche Geschlecht auf dem Festlande mit vielem waschen können, was zum Theil dadurch bewirkt wird, daß sie große Sorg=

falt auf das Ausspülen wenden, wozu ihnen gewöhnlich das Seewasser genügt, welches überdieß den bunten Sachen eine dauerhafte Farbe gibt. Auch werden außer dem Regenwasser, das man sorgfältig auffängt, noch andere Mittel gebraucht, um den Mangel des zum Waschen nöthigen süßen Wassers zu ersetzen, wie ich weiter unten erwähnen will.

Von dem Wasserbehälter bis nach der Kajüte hin ist der Platz in der Mitte völlig frei. Auch an den Seiten zwischen den Kanonen bemerkt man nichts als einiges Tauwerk, das durch kleine Oeffnungen vom Verdeck herabläuft, weil diejenigen Theile der Manöver mit den Segeln, welche die meiste Anstrengung erfodern, auf dem obern Kanonendeck verrichtet werden.

Die hier stationirte Mannschaft macht daher unter allen die zahlreichste aus. Sie ist es auch, welche gelegentlich auf dem Kuhl gebraucht wird, um z. B. die großen Boote, die Wasserfässer und andere an Bord kommende Lasten in die Höhe zu ziehen; so wie man ihre Hülfe bei jedem Manöver mit den Segeln, das die Kräfte der dazu bestimmten, auf dem Verdeck befindlichen Mannschaften übersteigt, in Anspruch nimmt, indem die Gehülfen des Bootsmanns bloß die Taue auf das obere Kanonendeck hinabreichen und dadurch der Sache bald den Ausschlag geben. Die Mannschaft dieses Decks bildet daher eine Art Reserve. Außerdem liegen ihr vorzüglich die Geschäfte ob, das Schiff auszupumpen, die Anker zu lichten, das süße Wasser und

den Proviant zu holen, auch alle Lasten hin und her zu schaffen. Ueberhaupt dient sie zu den gröbsten und zu solchen Arbeiten, die Jeder, der gesunde Arme und Beine, und den guten Willen sie zu gebrauchen hat, ohne seemännische Kenntnisse verrichten kann. Dieß ist alles, was man von ihr verlangt; jedes Tau, woran sie ihre Kräfte üben soll, wird ihr von den Anführern zugelangt, und überhaupt jede Arbeit handgreiflich gemacht. Diese den Tagarbeitern ähnlichen Leute machen demnach die niedrigste Klasse der Matrosen aus. Sie bestehen großen Theils aus den so genannten Landmännern, d. i. Leuten von allerlei Gewerben, so wie sie in England beim Pressen (einer Art zu werben) aus dem gemeinen Volke für die Kriegschiffe genommen werden. Ihnen schließen sich jeden Tag auch diejenigen Seesoldaten an, welche die Reihe nicht trifft, militärische Wache zu thun. Eben so gehören die Schiffjungen dazu. Die Häupter des ganzen Haufens, der bisweilen in mehre Theile sich trennt, bestehen in einigen Gehülfen des Bootsmanns.

Ehe wir von dem obern Kanonendeck scheiden, werfen wir noch einen flüchtigen Blick darauf, und bemerken, daß es oben und an den Seitenwänden überweißt ist, was öfters wiederholt wird. Auch entgeht uns der blutrothe Anstrich der Geschützlaffeten nicht, eine Farbe, die man gewählt zu haben scheint, um das Schiffsvolk an den Anblick des im Gefecht fließenden Blutes zu gewöhnen, und denselben weniger abschreckend zu machen.

Wir treten nun in die am Ende des Decks befindliche Kajüte, welche man die untere nennt. Am Eingange steht ein Seesoldat. Dieser ist, wie die auf dem Verdeck, völlig bewaffnet, während die auf den Batterien und im Raum ausgestellten, bloß in den Unterkleidern und mit gezogenem Seitengewehr die Wache thun. Auf beiden Seiten des Vorsaals laufen Gemächer hin, die von den Schiffslieutenants, den Offizieren der Seesoldaten und einigen Beamten zu Schlafkammern benutzt werden. Die Betten bestehen in einer besondern Art bequemer Hangmatten. Diese unterscheiden sich von denen der übrigen Mannschaft hauptsächlich dadurch, daß sie, durch einen Rahmen ausgespannt, die Form einer mäßig breiten Bettstelle erhalten, und dem Körper eine ausgestreckte Lage gestatten. Dagegen die gewöhnlichen an den Enden ziemlich schmal zulaufen, und etwas bogenförmig hangen, so daß Kopf und Füße höher als der mittlere Körper darin liegen. Außer den Schlafkammern gibt es auch einige kleinere Gemächer, die zu Speisegewölben bestimmt sind. Am Ende des Ganzen erblickt man den großen Saal, der den genannten Offizieren und Beamten zum gemeinschaftlichen Speise- und Gesellschaftzimmer dient. Er ist zwar nicht so prächtig, als jener der obern Kajüte, steht aber demselben weder an geschmackvoller Einrichtung, noch an Sauberkeit nach, und übertrifft ihn an Geräumigkeit, weil er, ohne mit Verschlägen durchschnitten zu sein, die volle Breite des Schiffes hat, die über-

dieß hier etwas mehr als oben beträgt. Auch dieser Saal würde die eintretenden Fremden den Aufenthalt auf dem Wasser eine Zeit lang vergessen lassen, wenn nicht auf jeder Seite eine Kanone, die an dem vordersten Fenster steht, augenblicklich an das Kriegschiff erinnerte; denn das Geschütz der Batterien läuft ununterbrochen durch den Bezirk der Kajüte fort. Daher die vordern Wände des Saals, wie auch die der Schlafkammern so eingerichtet sind, daß man sie vor jedem Gefecht abnehmen kann, damit der Befehlhaber der Batterie im Stande ist, das sämmtliche Geschütz derselben mit einem Blick zu übersehen. Diese Kanonen entstellen indeß die Zimmer nicht, da sie von Metall, wie Spiegel glänzend und mit zierlichen schwarz gebeizten Laffeten versehen sind. Sie werden nur im Gefecht, nach dem man ihre mit Fenstern ausgesetzten Pforten geöffnet hat, ausgerückt und nur im Fall der höchsten Noth gebraucht. Als ich den Saal zum ersten Mal sah, waren die Wände grün bemalt, bekamen aber späterhin eine schöne hellblaue Farbe. Auch wurde der Anfangs weiße Anstrich des Leistenwerks in einen zitrongelben verwandelt. Die Decke blieb allezeit weiß. Rechts am Eingang befindet sich ein eiserner Kamin, der eine metallene Vorderseite mit Verzierungen von weißem und gelben Schmelzwerk hat. An den vordern Ecken sind Schränke für Porzellan, Gläser und anderes Tischgeschirr in die Wände eingesetzt. In der Mitte steht eine lange Speisetafel, die außer der Eßzeit mit grü=

nen Teppichen bedeckt ist, und rund umher kleinere Tische, moderne Sophas und Stühle. Die lange Reihe Fenster schmücken schöne Gardinen, die bisweilen aus rothem oder grünen Merino, gewöhnlich aber aus weißem baumwollenen Zeuge bestehen, und nach Belieben und Umständen gewechselt werden. An den Pfeilern der hintern Fenster hängen schmale Spiegel. In der Mitte dieser Fenster, so wie zwischen den beiden weit aus einander stehenden auf jeder Seite, sind Glasthüren angebracht, die auf Galerien führen. Auf den Seitengalerien befinden sich verdeckte Abtritte für die sämmtlichen, die obere und untere Kajüte bewohnenden Offiziere und Beamten. Auf der See werden jedoch immer nur die auf der Leeseite gebraucht, weil man außerdem die untern Theile des Schiffes verunreinigen würde.

8.

Das mittlere Kanonendeck — es dient den Matrosen zu Wohnungen — wirthschaftliche Einrichtung derselben — das Hintertheil des Decks, welches Kammern für die Kadetten, die niedern Beamten und einige Unteroffiziere enthält. Das untere Kanonendeck, wo meistens Seesoldaten und Handwerker wohnen — die Winde zum Lichten der Anker und das dabei übliche Verfahren — das Hintertheil des Decks, welches Kammern für den Konstabler und den Oberzimmermann, so wie auch Werkstätten für einige Handwerker enthält.

Wir steigen nun auf das mittlere Kanonendeck, das auch die zweite Batterie heißt, hinab. Es führt zwei glatte Lagen 24pfündigen Geschützes, mit welchem es übrigens die nämliche Bewandtniß hat, wie mit dem des obern Kanonendecks. Nur werden die Pforten desselben, wenn man auf dem Meere ist, wegen des Wellenschlages bisweilen verschlossen. Auch sind sie nicht — wie etwa die Fenster der Stockwerke eines Hauses, — in senkrechter Linie mit den darüber und darunter befindlichen Pforten, sondern zwischen denselben angebracht; denn sonst würde das auffliegende Feuer der Kanonen die Leute bei der darüber stehenden treffen.

Dieses mittlere Deck macht nebst dem untern die Wohnung der Schiffsmannschaft aus. Eine auf dem

vordern Theil erbaute Kammer, die mehre Abtheilungen enthält, wird vom Bootsmann nebst seinem Schreiber, und von einigen andern Unteroffizieren bewohnt. Die Räume zwischen dem Geschütz dienen den Matrosen zu Wohnungen. Sie leben hier in besondern Gesellschaften zusammen. Jede besteht aus vier, sechs, acht oder höchstens zehn Personen, je nachdem die Volksmenge des Schiffes größer oder kleiner ist. Fünf, sieben oder neun findet man nie, weil die Mundvorräthe nicht danach eingerichtet sind. Denn z. B. das Rindfleisch wird, beim Einsalzen, entweder in Stücke von vier oder von acht Pfund geschnitten. Da nun Jeder ein Pfund auf einmal bekommt, so fällt einer Gesellschaft von vier Personen ein ganzes Stück, einer von sechs anderthalb u. s. w. zu. Man braucht daher die Stücke nur in Hälften zu theilen. Beständen aber Gesellschaften von fünf oder sieben Mann, so müßte die Vertheilung nach dem Gewicht geschehen, wobei der Ausgeber nicht nur an Zeit, sondern oft auch an den Vorräthen verlieren würde, weil das Fleisch in den königlichen Magazinen, woher man dasselbe bezieht, beim Einsalzen bloß nach dem Augenmaße zerschnitten und überdieß, je länger es im Pökel liegt, der Kraft und folglich des Gewichtes immer mehr beraubt wird.

In jeder dieser kleinen Haushaltungen erblickt man in der Mitte einen Klappentisch, der an der Schiffseite befestigt ist. Links und rechts, nämlich dicht an beiden den Platz einschließenden Kanonen, stehen die Kleider=

kisten, die zugleich zu Sitzen dienen. Ueber dem Tische ist ein Topfbret aufgemacht. Dieses enthält das Eß- und Trinkgeschirr, das in Steingut und Blechwerk, aber nach englischer Sitte auch in vielem Zinn, als Tellern, Kannen u. s. w. besteht. Hier herrscht durchaus die äußerste Ordnung und Sauberkeit. Z. B. die Schüsseln — die außer den hölzernen Löffeln und blechernen Krügen das einzige Geschirr ausmachen, welches das Schiff gibt, — sind zwar nur von Holz in Form eines Fäßchens verfertigt, werden aber täglich so weiß gescheuert, und die eisernen oder kupfernen Reifen daran so glänzend polirt, daß wohl Niemand sich scheuen würde, daraus zu essen. Man hat auch die Einrichtung getroffen, daß jeden Tag einer von der Gesellschaft, so wie die Reihe ihn trifft, das Wirthschaftliche besorgt; er führt dann den Titel „Koch", und ist in vielen Stücken vom Schiffdienste befreit. Kurz, der Anblick dieser Wirthschaften überzeugt den Beobachter, daß man in jeder Lage des Lebens den Genuß desselben erhöhen, und selbst im Wirrwarr eines Kriegschiffes gut geordneter häuslicher Verhältnisse sich erfreuen kann. Gewiß ein herzerhebender Gedanke, für Jeden, der Gefühl für Menschenglück hat! — Bei den Matrosen auf den Kauffahrern findet man selten eine anständige Einrichtung. Hier nehmen sie oft mit unsaubern hölzernen Schüsseln, Tellern und Kannen fürlieb, und bedienen sich ihrer Finger Statt der Gabeln, indem sie allen Ansprüchen auf eine bessere

Lebensart bis zur Ankunft auf dem festen Lande entsagen.

Diese Wirthschaften leiden indeß, so oft es nöthig ist, das Schiff in schlagfertigen Stand zu setzen, eine gänzliche Veränderung, weil man dann, um freien Platz für die Kanonen zu gewinnen, das sämmtliche Geräth über Hals und Kopf in den Schiffsraum schafft, wobei manches zerbrochen oder sonst verdorben wird.

Des Abends knüpft jede der einzelnen Gesellschaften, innerhalb ihres Bezirks, die ihr zugehörigen Hangmatten auf. Diese werden am Morgen wieder abgebunden, und auf's Verdeck gebracht, ausgenommen bei regenhaftem Wetter, wo man sie unten behält, aber dicht an die Decke festschnürt, um ungehindert darunter weggehen zu können.

Uebrigens bietet die mittlere Batterie wenig bemerkenswerthe Gegenstände dar. Der Platz in der Mitte ist völlig frei, und enthält bloß die Luken. Im Vorbeigehen erwähne ich noch, daß die Wände oft mit Kalk übertüncht werden, was überhaupt auf allen Kanonendecken und selbst im Raume geschieht.

Ich führe nunmehr meine Leser zu dem hintern Ende des Decks, welches die Kammern für die Kadetten, die niedern Beamten und einige Unteroffiziere enthält. Diese Gemächer haben zwar mit Oelfarbe bemalte Wände, und eine anständige, aber bei weitem nicht die glänzende Einrichtung der Kajüten. Die Kanonen, die hier bis an das hinterste Ende reichen, sind von derselben Be-

schaffenheit, wie die in den andern Theilen der Batterie, nur daß die Laffeten gewöhnlich keinen rothen, sondern einen schwarzen Anstrich haben. Die Pforten vertreten die Stelle der Fenster; bei stürmischem Wetter müssen sie verschlossen werden, und man erhält dann das nöthige Licht durch angezündete Laternen.

Wir gehen nun hinab nach dem untern Kanonendeck oder der ersten Batterie, wo fast dieselben Gegenstände, wie auf dem mittlern Deck, zum zweiten Mal unsern Blicken sich darstellen. Die sämmtlichen Plätze zwischen dem Geschütze dienen, wie dort, zu Wohnungen, die auf ähnliche Weise eingerichtet sind, und in gleicher Ordnung und Reinlichkeit gehalten werden. Den größern Theil der Genossenschaften machen die Seesoldaten und Handwerker aus. Der Unterschied zwischen diesem und jenem Deck ist kürzlich folgender: Die Kanonen bestehen in 36pfündigen. Die Pforten sind, mit Ausnahme einiger wenigen, auf der See fast beständig verschlossen, und man öffnet sie nur im Gefecht, oder bei sehr ruhigem Wetter. In dem Vordertheil sind Oeffnungen, durch welche die Ankertaue gesteckt werden. Hinter dem Hauptmast befindet sich das Gangspill, d. i. die Winde, mit der man die Anker lichtet. Sie steht aufrecht, indem sie um eine, in den Deckbalken befestigte, starke eiserne Spindel sich dreht. Das obere Ende, der Kopf, ist rund umher mit Löchern versehen, um die großen Hebebäume einzusetzen, mittels welcher funfzig bis hundert Menschen die Maschine umdrehen

können. Sie dient eigentlich nicht zum Lichten des Ankers selbst, was auf Kriegschiffen gewöhnlich mit Hülfe der Boote geschieht, sondern mehr zur Unterstützung des Geschäfts und zum Einziehen der ungeheuer starken Taue. Auf den Kauffahrern hat man auch eine solche Winde, gebraucht sie jedoch selten zum Lichten des Ankers, indem dazu eine auf zwei Stützen ruhende, das Bratspill genannt, vorn auf dem Verdeck angebracht ist, die zwar kräftiger wirkt, aber viel Zeit erfodert. Letzteres würde sich aber mit der außerordentlichen Geschwindigkeit, womit die Kriegschiffe jedes Manöver verrichten müssen, nicht vertragen. Wenn daher hier die Anker gelichtet werden, so sieht man einen Trupp Menschen, die, reihenweise an die eingesetzten Hebebäume sich stämmend, im Kreise damit herumlaufen, und zwar nach dem Takt eines schnellen Marsches, den während der Zeit die von Trommeln begleiteten Querpfeifen spielen. Auf diese Weise, und besonders mit Hülfe der Boote, wird das ganze Geschäft in wenig Minuten verrichtet.

Das Hintertheil des untern Kanonendecks führt, im Spiegel, zwei 48pfündige Stücke. Es ist von den andern Theilen des Decks durch einen Verschlag getrennt, und heißt die Konstablerskammer. Der Konstabler oder Kanonier besitzt jedoch, zur eignen Bequemlichkeit, nur eine kleine Abtheilung davon; das Uebrige dient, mit Einschluß einer Wohnung für den Oberzimmermann, einer Menge Handwerker zu Werk-

stätten. Hier sieht man, besonders wenn das Schiff vor Anker liegt, die Tischler, Böttcher, Drechsler und Blechschläger, wie auch die Schuhmacher, Schneider und andere in regsamer Thätigkeit. Hauptsächlich aber ist es die Werkstatt der Waffenschmiede, die unter der besondern Aufsicht des Konstablers stehen. Die Taumacher schlagen ihre Bahn zuweilen längs der ganzen Batterie auf. Die Segelmacher pflegen mit ihrer Arbeit auf dem mittelsten Kanonendeck zu sitzen, auch arbeiten daselbst die Zimmerleute, wenn sie Balken zu behauen, oder andere grobe Arbeit zu verfertigen haben, außerdem aber, wie es in der Natur der Sache liegt, auf allen Stellen des Schiffes, wo sie gelegentlich gebraucht werden.

9.

Der Schiffsraum. Dessen oberes Deck oder obere Kuhbrücke — die Schiffpumpen und ihre Einrichtung — die Buttlerei oder Proviantkammer, und das Verfahren bei Austheilung der Lebensmittel. Die untere Kuhbrücke — das Schlachtverband — die Pulverkammer und die besondern Einrichtungen, um sie vor Feuer zu sichern. Der unterste Theil des Raums.

Unter dem eben beschriebenen Kanonendeck nimmt der Schiffsraum seinen Anfang. Er besteht aus drei Haupttheilen, die durch zwei über einander liegende Decke oder, wie man sie gewöhnlich nennt, Kuhbrücken geschieden sind. Auf der obern derselben, und zwar in der Gegend des großen Mastes, befindet sich die Kammer, wo man das in's Schiff eingedrungene Wasser auspumpt. Dieß würde zwar, wie es auf den Kauffahrern der Fall ist, weit bequemer auf dem Verdeck geschehen; allein, die große Tiefe eines Kriegschiffes gestattet es deßwegen nicht, weil die Pumpen das Wasser nur bis zu einer gewissen Höhe bringen. Dabei muß überdem noch die Einrichtung getroffen werden, daß zwei Pumpen neben einander stehen, wovon die eine das eingesogene Wasser in einen Behälter ausleert, und die andere von da es vollends in die Höhe führt.

Beide haben daher einen gemeinschaftlichen Schwängel, der in der Mitte wie ein Wagebalken an der Decke hängt. Auf beiden Seiten des Mittelpunktes sind die Pumpenstöcke eingehakt, daher bei jeder Bewegung, die der Schwängel erhält, der eine derselben hinabgestoßen, der andere herauf gezogen wird. Auf den meisten Kriegschiffen bestehen die Schwängel in geraden Balken, von deren Enden, weil man sie mit der Hand nicht erreichen kann, Stricke zum Niederziehen herab hangen. Am Bord des Neptun hat man eiserne, und zwar von einer gekrümmten Form, so daß die Arbeiter die an den Enden befestigten hölzernen Handhaben bequem erreichen können. Gewöhnlich arbeiten sechzehn Mann bei jeder Pumpe, nämlich acht an jeder Handhabe. Durch dieses Verfahren wird das Wasser dicht an die untere Batterie gehoben, wo es in einen verdeckten Kanal, und von diesem in's Meer sich ergießt. Solcher Doppelpumpen gibt es, auf dem Neptun, an jeder Seite des großen Mastes eine. Auch ist in der Gegend des Besaans eine kleinere, mit einem einfachern Mechanismus, angebracht. Sie wird jedoch nur im Nothfall, besonders auch dann gebraucht, wenn man das Wasser ganz rein auspumpen will. Dieß erfodert aber, daß das Hintertheil des Schiffes das Uebergewicht habe, was man z. B. durch die Versetzung der vordersten Kanonen nach hinten bewirkt. Auf vielen Kriegschiffen befinden sich Kettenpumpen, die mit denjenigen Maschinen völlig übereinstimmen, welche man

unter demselben Namen z. B. in Bergwerken hat. Ob sie schon die obigen darin übertreffen, daß das Wasser in größerer Menge gefödert wird, so stehen sie ihnen doch in der Dauerhaftigkeit nach, und lassen sich überdieß, im Fall eines erhaltenen Schadens, nicht so leicht wieder herstellen, daher sie anfangen aus dem Gebrauch zu kommen. Die Pumpen der Kauffahrer unterscheiden sich in der Hauptsache wenig von denen, die wir bei uns zu Lande in und vor den Häusern sehen; sie leeren ihr Wasser auf das Verdeck aus, wo es durch Löcher am Seitenbord wieder abläuft.

Außer der großen Pumpenkammer, befindet sich auf der obern Kuhbrücke auch dasjenige Gemach, welches die Mannschaft unter allen am meisten anzieht — die Buttlerei oder der Ort, wo der Ausgeber die Lebensmittel vertheilt. Jeden Morgen, wenn die allgemeine Austheilung des Brodes, Zuckers u. s. w. — denn Fleisch, Gemüse und alles, was die Zubereitung in der Küche verlangt, übergibt man dem Schiffskoch, — vor sich geht, wird das Gemach hell erleuchtet, damit Jeder von der Rechtlichkeit des Verfahrens sich deutlich überzeugen, und nicht über Betrug klagen könne. Um diese Zeit öffnet sich ein Schubfenster. Durch dieses erblickt man den Ausgeber an einem Schreibepulte sitzend, um die Portionen, so wie sie von seinen Gehülfen den Wartenden zugelangt werden, aufzuzeichnen. Das ganze Heer der so genannten Köche, welche das Wirthschaftliche der verschiedenen Tischgesellschaften besorgen, stellt

sich dann vor dem Fenster ein. Aber so sehr auch mancher durch seine gierigen Blicke die ungestümen Foderungen des Magens verräth, so bleibt doch jeder ruhig auf dem Platze, den er zur Zeit seiner Ankunft eingenommen hat, und wartet ab, bis ihn die Reihe trifft, nach vorgezeigter Tischnummer befriedigt zu werden. Auf der andern Seite bestreben sich aber auch die Gehülfen des Ausgebers, die Geduld der Expectanten nicht zu ermüden, indem einer z. B. den ausgeschütteten Zwieback mit einer Schaufel auf die Wagschale legt, ein anderer diese schnell in das zugelangte Gefäß ausschüttet, während ein dritter, um sie von neuem zu füllen, schon mit der vollen Schaufel dahinter steht. Auf diese Weise geht die Sache in der größten Ordnung, ohne Drängen und Stoßen ab, und ist das Werk einer kleinen Viertelstunde.

Die merkwürdigsten Gemächer auf der untern Kuhbrücke sind das Schlachtverband und die Pulverkammer. Ersteres ist der Ort, wo während einer Schlacht die Verwundeten verbunden werden. Zu dem Ende sind hier eine Menge chirurgische Vorrichtungen, deren Anblick das Gemüth mit schmerzlichen Gefühlen erfüllt. — Die Pulverkammer liegt im hintersten Theile des Schiffes. Man hat alle ersinnliche Vorsicht angewandt, um sie vor Feuer zu sichern. Der Eingang dazu ist oben in der Konstablerskammer, von wo man auf einer Treppe hinab steigt. Diese umgibt, so weit sie durch die obere Kuhbrücke geht, eine von außen mit Bleitafeln

bedeckte Einfassung. Die Kammer selbst hat ebenfalls einen Bleiüberzug von außen, so wie die Decke darüber einen von Kupfer. In der Mitte des Magazins steht ein schmaler viereckiger Verschlag, der in Gestalt eines Schornsteins bis in die Konstablerskammer hinauf geht. Von hier wird eine Laterne, deren Glastafeln der Zerbrechlichkeit wegen mit Kupferdraht überstrickt sind, in die Vermachung so weit hinabgelassen, daß sie zwischen den daran angebrachten Glasfenstern hängt, und den Ort erleuchtet; denn mit Laternen in der Hand, von welcher Beschaffenheit sie auch sein mögen, darf Niemand hinunter gehen. Obschon diese Vermachung inwendig durchaus mit Blei gefüttert, jeder Fensterrahmen von Kupfer, auch die Laterne mit Draht von diesem Metall überzogen, und folglich eine Entzündung des Pulvers nicht denkbar ist; so findet doch noch die vorsichtige Maßregel Statt, daß auf dem Boden des Verschlags ein Behälter mit Wasser steht, um dieses Feuer löschende Element in allen Fällen bei der Hand zu haben. Gleiche Vorsicht, womit man die Kammer selbst gegen Unglücksfälle verwahrt hat, müssen auch diejenigen beobachten, welche mit ihr in Berührung kommen, nämlich der Konstabler und seine Gehülfen; und sie sind hierin den strengsten Gesetzen unterworfen. Keiner darf anders als barfuß und nach Ablegung aller Stahl- und Eisensachen, und jedes Kleidungstückes, woran dergleichen sich befindet, hinabsteigen. Zum Oeffnen und Verschließen der Pulverfässer, dürfen sie nur Werkzeuge von Kupfer neh-

men, daher ihre Hämmer, Aexte, Zangen, Meißel, Nägel u. s. w. aus diesem Metall verfertigt sind.

Außer den beschriebenen, auf den Decken des Raums befindlichen Gemächern, gibt es noch eine große Anzahl derselben, die zur Aufbewahrung der verschiedenen Schiffsbedürfnisse, z. B. des Tauwerks, der Segel, des Proviants, der Steinkohlen und vieler anderer Dinge gebraucht werden. Einige dienen auch gewissen Unteroffizieren und niedern Beamten zu Wohnungen. Alle diese Gemächer sind, um sie mit einander in bequeme Verbindung zu setzen, nach der Länge und Breite mit Gängen durchschnitten. Auch gegen die Seiten des Schiffes hat man dergleichen gelassen, damit die Zimmerleute zu den Lecken kommen können. Der mittelste Gang wird immer mit Laternen erleuchtet, und ist der Standpunkt für einige Schildwachen.

Der unterste Theil des Raums oder der eigentliche Raum macht ein großes Ganzes aus. Statt des Ballastes von Sand oder Steinen, füllen ihn Kugeln, Haubitzen und Mörser, alte Kanonen und andere Eisensachen aus. Doch sind auch einige Verschläge darin, welche die Offiziere zu Kellern benutzen.

10.

Die Mannschaft des Neptun. Bestimmung des Kapitäns, der Lieutenants, der Kadetten, des Schiffers, der Steuermänner, des Bootsmanns, Konstablers, Zimmermanns, der Marinesoldaten so wie auch des Proviantmeisters.

Ich gehe nun zu der Mannschaft und den sie betreffenden Einrichtungen über. Die verschiedene Bestimmung der untern Klassen haben meine Leser bereits kennen gelernt, daher ich in dieser Hinsicht bloß die höheren, und zwar von oben herein, berühren werde. Hierbei kommt jedoch der Admiral in keinen Betracht, weil er es nur mit der ganzen Flotte, nicht mit dem einzelnen, ihn führenden Schiffe zu thun hat, und man ihn folglich eben so wenig zu der Mannschaft desselben zählen kann, als den Feldmarschall einer Armee zu dem ihn begleitenden Regimente. Ein Admiral wählt sich jederzeit ein Schiff zu seinem Aufenthalt, ohne damit in nähere Verbindung, als mit der übrigen Flotte zu treten; er verläßt es nach Verhältniß der Umstände oder nach Willkühr wieder, und vertauscht es mit einem andern.

Der erste Gegenstand unserer Aufmerksamkeit ist demnach der Kapitän. Vorläufig bemerke ich, daß

dieser Titel eigentlich nur den, mit besondern Patenten versehenen Befehlhabern der Kriegschiffe zukommt. Diejenigen Lieutenants, welche Schiffe befehligen, ohne das Kapitänspatent erhalten zu haben, führen den Titel „Commandant". Die Befehlhaber der Kauffahrer sind bloß zu der Benennung „Schiffer" berechtigt, obschon ihnen häufig jene ehrenvollere beigelegt wird. Den Kapitän eines Linienschiffes kann man mit dem Commandanten einer Festung vergleichen. Seine vorzüglichste Bestimmung ist, das Schiff im Gefecht zu befehligen. Ueberdieß liegt ihm ob, über alles, was die Fahrt, Rechtspflege, Polizei und die ganze Verfassung des Schiffes betrifft, die Oberaufsicht zu führen. Er muß daher so wohl im Kriegs- als im Seewesen viel Erfahrung haben, und mit diesen Eigenschaften Weltkenntniß, Klugheit, Gegenwart des Geistes und Tapferkeit verbinden. Da sein Wirkungkreis die Verwaltung des Ganzen umfaßt, so sind ihm, außer einem rechtskundigen Sekretär, mehre Gehülfen beigegeben.

Letztere bestehen in den Lieutenants, die den nächsten Rang nach dem Kapitän einnehmen, und in allen Fällen, wo dieser abwesend ist, seine Stelle vertreten. Für gewöhnlich commandiren sie nach der Reihe, so wie jeden die Wache trifft, die Manöver des Schiffes. Auch führen sie die besondere Aufsicht über alle Theile der Verwaltung, der eine über die Segel, der andere über das Tauwerk, ein dritter über die Munition, ein vierter über den Proviant u. s. w. Im Gefecht befeh-

ligt jeder eine bestimmte Anzahl Kanonen. Am Bord des Neptun waren sechs solcher Offiziere angestellt.

An die Lieutenants schließen sich die Kadetten an, die eine Pflanzschule für jene bilden. Es sind gewöhnlich Leute aus angesehenen Familien; doch haben die Söhne der Offiziere das erste Recht zu ihren Stellen, das selbst auf die der Unteroffiziere sich erstreckt, wofern ihre frühere Erziehung es gestattet. Denn von den Kadetten verlangt man bei der Aufnahme, daß sie schon mancherlei wissenschaftliche Kenntnisse sich erworben haben. Gleichwohl müssen sie noch in den ersten Jugendjahren stehen, um frühzeitig mit dem Seewesen bekannt zu werden. Man übt sie aber nicht allein theoretisch und praktisch hierin, sondern macht es ihnen auch zur Pflicht, dabei ihre übrigen Studien in den Wissenschaften und Künsten fortzusetzen, daher die englischen Seeoffiziere in der Regel Männer von vieler Bildung sind. Bei dieser Gelegenheit erwähne ich zugleich, daß auf dem Neptun, zur Zeit meines dortigen Aufenthalts, ein Lehrer der Mathematik, Physik und Geographie, ein anderer für fremde Sprachen, besonders für die französische und italienische, ferner Lehrer der Zeichnenkunst, der Musik, so wie Tanz- und Fechtmeister sich befanden, die, mit Ausnahme der beiden erstern, vom König bestellten Oberlehrer, auch andere Posten bekleideten. Sie ertheilten aber nicht bloß den Kadetten, sondern auf Verlangen auch andern jungen Leuten Unterricht. Die Kadetten werden eigent-

lich so lange, bis sie in die Stelle der Lieutenants einrücken, nur als Zöglinge betrachtet, doch überträgt man den reifern auch vor der Zeit Geschäfte. Dieß mag indessen der Fall sein oder nicht, so genießen sie doch, im Verhältnisse zu der übrigen Mannschaft, die vollen Rechte des Offiziers.

Mit ihnen schließt sich das Corps der eigentlichen Offiziere, oder der so genannte Etat major. Auf sie folgt eine mittlere Klasse, die man weder Ober- noch Unteroffiziere nennen kann, ob sie schon gemeiniglich zu den letztern gezählt wird. Dieß sind der Schiffer und seine Gehülfen. Sie haben in mancher Hinsicht dieselben Rechte, wie die Lieutenants, und gebieten wie diese über Schiff und Mannschaft, stehen dabei aber dennoch unter ihrer Aufsicht. Der Schiffer ist verpflichtet, auf Befehl des Kapitäns das Schiff auszurüsten, so wie aus dem Hafen über das Meer, und wieder in den Hafen zurück zu bringen. Ueberhaupt führt er die Aufsicht über alles, was das Schiff als schwimmenden, nicht aber als zum Kriegführen bestimmten Körper betrifft, folglich ohne an der Anordnung der kriegerischen Manöver, die nur den Oberoffizieren vorbehalten ist, Theil zu nehmen, obschon die Munition ebenfalls in den Kreis seiner Besorgung gehört. Kriegerische Kenntnisse werden von ihm nicht verlangt. Kurz, seine Pflichten sind dieselben, die den Befehlhabern der Kauffahrer obliegen, daher er auch den Titel führt, der jenen eigentlich zukommt. Der

Schiffer ist ein erfahrner, praktischer Seemann, der sich durch Verdienste vom Schiffjungen zu seinem Posten empor geschwungen hat. Gewöhnlich wählt man dazu einen geschickten Kauffahrtei-Kapitän oder Steuermann. Denn nur die Kauffahrer sind die wahren Seeleute, die das, was zum Wesen der Schifffahrt gehört, am beßten inne haben, weil sie den größten Theil ihres Lebens auf dem Meere, und nur kurze Zeit am Lande zubringen; dagegen der Kriegsmann zwar oft eine Reihe von Jahren unausgesetzt auf der See verlebt, aber nach hergestelltem Frieden aus seiner Thätigkeit tritt, indem die Offiziere auf Wartegeld, oder in Ruhestand gesetzt, und die Uebrigen aus dem Dienst entlassen werden, ohne daß der Staat, mit Ausnahme der Verkrüppelten, weiter für sie sorgt. Da nun aber der Schiffer stets ein geübter Seemann ist, so läßt sich's leicht erklären, daß er die vielseitige wissenschaftliche Bildung, die man von den Oberoffizieren, besonders in Hinsicht des Kriegswesens verlangt, nicht besitzen kann. Daher ist er in der Regel der Beförderung zum Lieutenant und Kapitän nicht fähig, wozu nur die Kadetten berechtigt sind. Ausnahmen hiervon finden nur Statt, wenn außerordentliche Fähigkeiten für ihn sprechen.

Mit den Steuermännern hat es in jeder Rücksicht dieselbe Bewandtniß, wie mit dem Schiffer, nur daß sie unter dem Befehl desselben stehen, und von ihm in den Geschäften geleitet werden.

Um die Bestimmung und gegenseitigen Verhältnisse der verschiedenen Offiziere noch anschaulicher zu machen, will ich hier einige Beispiele von dem Verhalten geben, das ein jeder im Dienste zu beobachten hat. Gesetzt, ein im Hafen befindliches Kriegschiff wird von der Admiralität beordert in See zu gehen, um z. B. zu einer Flotte zu stoßen, einzeln zu kreuzen, oder einen feindlichen Hafen zu sperren; so gibt der Kapitän dem Schiffer den Auftrag, das Schiff auszurüsten, damit es an dem angezeigten Tage auslaufen könne. Die Ausführung bleibt letzterem überlassen. Er besorgt nun mit Hülfe der Steuermänner, und durch Anweisung des Bootsmanns, des Konstablers und der übrigen Unteroffiziere, daß die Masten mit Zubehör in segelfertigen Stand gesetzt, und alle nöthigen Bedürfnisse an Wasser, Lebensmitteln, Munition u. s. w. angeschafft werden. Sobald der Kapitän den Befehl zum Absegeln gibt, läßt der Schiffer die Anker lichten, die Segel setzen und das Schiff aus dem Hafen steuern. Auf dem Meere beobachtet er nebst seinen Gehülfen die Veränderung des Windes, um die Segel danach zu stellen, und bestimmt die Richtung, in welcher man zu steuern hat, um das vorgesteckte Ziel zu erreichen. Während der Zeit beschäftigen sich der Kapitän und die Lieutenants hauptsächlich mit dem Plan ihrer Bestimmung als Krieger, richten jedoch stets ihr Augenmerk auf alles, was innerhalb und außerhalb des Schiffes vorgeht. Sie unterstützen den

Schiffer in seinen Anordnungen, und machen ihn auf Fehlgriffe aufmerksam. Besonders vereinigen sie sich mit ihm und dessen Gehülfen zu den Beobachtungen, die täglich über den Stand der Sonne und anderer Gestirne angestellt werden, um die Tageszeit, und die Länge und Breite, worin man sich befindet, zu erforschen. Das Resultat aller dieser Beobachtungen dient dem Schiffer und seinen Leuten zur Richtschnur, die Fahrt danach zu bestimmen.

Wenn sich der Fall ereignet, daß man ein feindliches Kriegschiff zu Gesicht bekommt, und der Kapitän befiehlt, darauf Jagd zu machen, dann sucht der Schiffer, indem er Segel über Segel aufspannen läßt, es zu erreichen. Mittlerweile sind die Lieutenants beschäftigt, das Schiff in schlagfertigen Stand zu setzen, und erwarten den Befehl des Kapitäns, Feuer auf den Feind zu geben. Während des Gefechts bleiben der Schiffer und die Steuermänner auf ihren gewöhnlichen Posten, um mit Hülfe einer Anzahl Matrosen die Lage und die Bewegung des Schiffes, so wie der Kapitän es verlangt, von Zeit zu Zeit abzuändern, auch die dem Takelwerk beigebrachten Schäden, wo möglich, auf der Stelle zu ersetzen. — Dieses wenige wird hinreichend sein, um sich einen richtigen Begriff von der verschiedenen Bestimmung der Offiziere zu machen.

Der erste eigentliche Unteroffizier ist der Bootsmann, dieser hat die besondere Aufsicht über alles, was das Takelwerk betrifft. Er ordnet es an, sorgt stets

Staatsbibliothek München

für dessen Brauchbarkeit, und hält die dazu erfoderlichen Vorräthe an Segeln, Tauen, Blöcken, an Theer u. s. w. in seiner Verwahrung. Zu gewissen Zeiten muß er dem Schiffer Rechnung darüber ablegen, weßhalb ihm ein Schreiber beigegeben ist. Zum Betakeln der Masten, und überhaupt zu den verschiedenen Vorrichtungen der Taue — um sie in die gehörige Form zu bringen, z. B. mit zierlich verschlungenen Knoten oder mit künstlichem Flechtwerk zu versehen, — führen die Kriegschiffe mehrer Nationen einen besondern, unter dem Bootsmann stehenden Unteroffizier, welcher der Schiemann genannt wird. Auf den englischen hat man sein Geschäft mit dem des Bootsmanns vereinigt; daher diesem eine um so größere Menge Gehülfen untergeordnet sind. Ueberdieß machen die Anker und dazu gehörigen Taue, so wie auch die Boote, ebenfalls einen Theil seiner Besorgung aus.

Die zahlreichen Gehülfen des Bootsmanns braucht man nicht nur zur speziellen Aufsicht bei den Arbeiten mit dem Takelwerk, sondern überhaupt bei jeder Verrichtung der Schiffsmannschaft; daher sie bald oben oder unten, bald vorn oder hinten beschäftigt sind, und nicht selten mit den so genannten Treibern, welche über die Neger in den westindischen Pflanzungen die Aufsicht führen, verglichen werden. Auch sind sie bestimmt, polizeiliche Aufsicht zu führen, und die Stelle der Gerichtsdiener, Zuchtmeister und, im Fall einer Execution, die der Henker zu vertreten. Hierbei will

ich zugleich bemerken, daß außerdem ein besonderer Aufseher angestellt ist, der über die Aufführung der Mannschaft zu wachen hat; er verwaltet auch das Amt eines Kerkermeisters und, während der Execution, das des niedrigsten Henkers. Obschon das Schiffsvolk ihn außerordentlich fürchtet, so ist doch mit seinem traurigen Amte nichts Verächtliches verbunden, sondern er genießt den Rang eines Unteroffiziers.

Auf den Bootsmann folgt der Konstabler. Ihm und seinen Gehülfen liegt nicht allein, wie wir oben angeführt haben, die Pflicht ob, den Pulvervorrath mit der größten Sorgfalt zu verwahren, sondern auch stets eine hinreichende Menge gefüllter Patronen oder Pulversäckchen, die aus Leinwand oder wollenem Zeuge bestehen, so wie Kartätschen, d. h. mit Pulver und Flintenkugeln, Nägeln, zerhacktem Eisen oder Blei angefüllte blecherne Büchsen, in Bereitschaft zu halten. Dieß ist auch der Fall mit den Kanonenpfropfen, welche sie aus altem aufgedrehten, und in die Form eines Balles zusammen gewickelten Tauwerk verfertigen. Eben so müssen sie die Kanonen nebst Zubehör in gehörigem Stand erhalten. Um jedoch diesen letztern viel umfassenden Geschäftstheil meinen Lesern begreiflich zu machen, will ich die Einrichtung und Behandlung der Kanonen, was ich bis hierher gespart habe, etwas ausführlicher beschreiben. Die Läufe derselben unterscheiden sich von den auf dem Festlande gebräuchlichen hauptsächlich dadurch, daß sie Schlösser haben, welche man

nach Belieben an- und abschrauben kann. Die Laffeten stehen auf vier kleinen walzenförmigen Rädern, und sind, um zur höhern oder tiefern Richtung des Laufes ein Holz quer über legen zu können, treppenförmig ausgezackt. Auf beiden Seiten sind sie am Schiffsbord mit einem starken Tau befestigt, indem die Enden mit eisernen Haken versehen sind, welche in die, an der Laffete und dem Bord befindlichen Ringe eingehängt werden. Diese Taue dienen, beim Abfeuern des Geschützes das gewaltsame Zurückprallen desselben zu verhindern, was sich mit dem beschränkten Raum auf einem Schiffe und mit der Geschwindigkeit, womit man im Gefecht das Geschütz von neuem ladet und ausrückt, nicht vertragen würde. Da sie aber, wenn sie straff angezogen wären, wegen der heftigen Gewalt des rückwärts fahrenden Stücks, zerspringen müßten, so hängen sie in einem Bogen herab, und zwar dergestalt, daß die Kanone so weit zurücklaufen kann, als nöthig ist, um die Patrone und die Kugel in die Mündung zu bringen, die dann, nebst dem darauf gesteckten Pfropfe, von einem vor der Pforte stehenden Matrosen eingestoßen werden. Um die Kanone auszurücken, hakt man auf jeder Seite in die genannten Ringe gewisse Takel ein, woran die dazu bestimmte Mannschaft zieht, während ein oder zwei Mann mit Hebeln nachhelfen. Wenn das Schiff auf dem Meere ist, sind die Kanonen mit vielfach durch die Ringe gezogenen Tauen dicht an den Bord befestigt, so daß sie

nicht wanken und weichen können. Diejenigen, welche dann eingerückt, und deren Pforten verschlossen werden, schnürt man überdieß, zu mehrer Befestigung, mit der Mündung des Rohres an den Ring, der sich an der Klappe der Pforte befindet. Vor jedem Gefecht werden alle diese Taue, außer jenen starken, die das Stück beim Zurückprallen aufhalten, abgemacht. Dieß geschieht auch jedesmal nach der Ankunft in einem Hafen, weil man dann alle Stückpforten öffnet, und die Kanonen, um sie und die Plätze unter denselben reinigen zu können, bewegbar machen muß. Die übrigen zur Bedienung des Geschützes erfoderlichen Werkzeuge bestehen hauptsächlich in hölzernen Büchsen für die Patronen, in Ausputzern, Ladestöcken, Hebeln, Pulverhörnern, Kugelziehern und Pulverschaufeln, — beide letztere, um einen Schuß, der nicht abgehen will oder soll, wieder aus dem Laufe zu nehmen. Hierzu kommen noch kleine Kübel, die man, während der Schlacht, mit Wasser gefüllt neben die Kanone stellt, um diese von Zeit zu Zeit zu benetzen und dadurch abzukühlen. Alle die hier genannten und noch einige andere Artikel werden, vor dem Treffen, in bestimmter Anzahl bei jedem Stücke niedergelegt. Jedes Stück wird, so wie es gebraucht ist — folglich nach einer Schlacht die sämmtlichen, — untersucht, ob es Sprünge bekommen oder sonst Schaden gelitten hat. Hierauf putzt man es mit großer Sorgfalt aus, verstopft, um keine Feuchtigkeit eindringen zu lassen, die Mündung mit einem

hölzernen Stöpsel, so wie das Zündloch mit Werg, und bedeckt dasselbe mit einem bleiernen Deckel, oder, wenn das Schloß angeschraubt bleibt, mit einer danach geformten Kapsel. Nachdem ich nun die Beschaffenheit und die Behandlung der Kanonen beschrieben habe, bemerke ich nur noch, daß alle die dazu gehörigen Geräthschaften von dem Konstabler und seinen Leuten aufbewahrt und in Ordnung gehalten, auch alle die angegebenen Arbeiten beim Geschütz, mit Ausnahme derjenigen, welche während der Schlacht selbst vorkommen, ausschließlich von ihnen verrichtet werden; obschon in meinen Angaben, der nöthigen Kürze wegen, manches Nebengeschäft übergangen worden ist.

Auf den Konstabler folgt im Range der Oberzimmermann. Was letztern betrifft, so ist seine Bestimmung zwar dieselbe, wie die der Zimmerleute auf andern Schiffen, nämlich das Holzwerk des ganzen Gebäudes in gutem Stande zu erhalten. Wenn aber meine Leser die große Masse eines Kriegschiffes und die vielfachen, oft beträchtlichen Ausbesserungen, die es nach jedem Gefecht bedarf, in Erwägung ziehen, so können sie leicht den Schluß machen, daß hier das Geschäft eines solchen Mannes ungleich bedeutender als auf den Kauffahrern ist, daher ihm auch viele Gehülfen untergeordnet sind. Ueberdem verlangt man von ihm einen höhern Grad von Geschicklichkeit, als von den Zimmerleuten der Handelsschiffe. Diese genügen vollkommen ihrer Pflicht, wenn sie gut zu kalfatern,

schadhafte Balken, Planken und Dielen auszunehmen, und neue dafür einzusetzen, ferner Masten, Raaen und Ruder, auch Bootsgeräthe und allerlei kleine Holzarbeiten zu fertigen verstehen. Solche mechanische Fertigkeiten sind für den Zimmermann eines Kriegschiffes nicht hinreichend. Er muß auch ein denkender, erfinderischer Kopf sein, der mit dieser Gabe gute mathematische Kenntnisse verbindet. Man nehme z. B. an, es ist in der Schlacht eine der untern Raaen zersplittert worden, dergleichen doch, wegen ihrer Größe, kein Schiff in Vorrath bei sich führt. Gleichwohl kann man dieselben, da sie Hauptstücke des Takelwerks sind, durchaus nicht entbehren, und der Oberzimmermann muß, trotz der anscheinenden Unmöglichkeit, schleunig Rath schaffen, was freilich für die meisten Genossen seines Handwerks keine leichte Aufgabe sein würde. Er muß aus den vorräthigen kleinen Raaen, aus Stangen und mancherlei andern Stücken Holz eine Raa zusammen setzen, die der verlornen in der Länge, Dicke und der ganzen Form völlig entspricht. Doch darf er dabei nichts verkürzen, oder auf irgend eine Weise verunstalten, damit man, wenn die Nothraa nicht mehr gebraucht wird, jedes Stück zu den bestimmten Zwecken wieder anwenden kann. Zuerst macht er, nach den ihm bekannten Maßen der verschiedenen Bestandtheile, den Plan der Zusammenfügung auf dem Papier, und läßt ihn dann in der Sache selbst ausführen, indem das Ganze, in gewissen Entfernungen, mit Tauen um-

wunden oder auch, wenn das Schiff weit entfernt vom Lande ist, der bessern Dauer wegen mit eisernen Bändern versehen wird. Solche im Nothfall, in wenig Stunden verfertigte Raaen haben schon oft eine Fahrt von vielen hundert Meilen, so wie Schlachten und Stürme ausgehalten. — Im Gefecht hält sich der Oberzimmermann, nebst seinen Leuten, im Schiffsraum auf, um die daselbst von den Kugeln gemachten Oeffnungen mit hölzernen Pfropfen, die zuvor mit Werg umwunden und in Theer getaucht werden, zu verstopfen, während er von Zeit zu Zeit, mittels eines in den Pumpensood hinab gelassenen Maßstabes, die Tiefe des eingedrungenen Wassers untersucht. Daß er übrigens alles Holzgeräthe und die andern zur Erhaltung des Schiffes gehörigen Baustoffe, wie z. B. Eisenwerk, Pech, Werg u. s. w., in seiner Verwahrung halten und, in gewissen Zeiten, Rechnung darüber ablegen muß, scheint kaum der Erwähnung zu bedürfen.

Die übrigen auf dem Neptun befindlichen Handwerker, als der Schmied, Segelmacher, Reifschläger und mehr andere, die schon oben genannt worden sind, hatten keine besondere Bestimmung außer derjenigen, welche das Gewerbe eines jeden mit sich bringt. Sie arbeiteten unter der Anleitung des Proviantmeisters, Bootsmanns, Konstablers und des Oberzimmermanns, und standen übrigens mit Niemand in Berührung. Es versteht sich aber von selbst, daß die Handwerker der Kriegschiffe während eines Treffens, wo die ganze

Mannschaft bei den Kanonen zum Fechten sich vereinigt, hiervon nicht ausgeschlossen sind, was nur bei denjenigen Statt findet, welche im Gefecht wichtige Nebenverrichtungen haben, wie z. B. die Leute bei den Segeln und am Steuerruder, die Signalmänner, Zimmerleute, Wundärzte, Krankenwärter und einige andere.

In Hinsicht der Marinesoldaten will ich nur bemerken, daß sie außer der Bestimmung, die gute Ordnung im Schiffe aufrecht zu erhalten, und die Matrosen in den groben Arbeiten zu unterstützen, hauptsächlich die haben, in der Schlacht mit dem kleinen Gewehr auf den Feind zu feuern, was vom Verdeck aus geschieht. Im Range stehen sie jederzeit eine Stufe tiefer, als die eigentlichen Seeleute, so daß ein Lieutenant gleichen Rang mit den Seecadetten, und der Gemeine mit dem Schiffsjungen hat.

Was die Beamten betrifft, so nimmt der Proviantmeister den ersten Platz unter ihnen ein. Seine erste Bestimmung ist, das Schiff mit Lebensmitteln zu versorgen und die Aufsicht darüber zu führen, daher der Ausgeber unmittelbar unter seinen Befehlen steht. Er führt aber auch die Hauptrechnung aller Ausgaben und die Kasse. Nebenbei hat man ihm das Geschäft übertragen, das Schiffsvolk mit Wäsche, Kleidungstücken, Hangmatten, Bettgeräth und andern nothwendigen Bedürfnissen zu versehen, was jedoch aus dem Solde bezahlt und oft hoch angerechnet wird. Dieß und die Geldvorschüsse, die er den Offizieren zu leisten

pflegt, machen seinen Posten zu einem der einträglichsten im Schiffe, daher die Mannschaft ihn als ihren Kaufmann und Mäkler betrachtet und, im Stillen, oft mit dem Beinamen „Schiffsjude" bezeichnet.

Die Geschäfte der übrigen Beamten, des Arztes, der Wundärzte, des Predigers, der Lehrer, des Ausgebers u. s. w. bedürfen keiner Erklärung.

11.

Mannszucht. Gerichtsbarkeiten. Bestrafung der Verbrechen und Vergehungen — die am häufigsten vorkommenden. Herrschende Denk- und Handelsweise.

Was die Mannschaften der englischen Kriegschiffe in Hinsicht der Dienstpflichten, der eingeführten Ordnung und des Verhaltens der Untergebenen gegen ihre Obern betrifft, so sind sie hierin strengern Gesetzen, als die Krieger aller andern Nationen unterworfen. Ein kleines Versehen, ja manche Handlung, die in den Augen des freien Bürgers ganz unschuldig ist, wird als ein Verbrechen angesehen und bestraft; und überhaupt kann man sagen, daß die Engländer, ob sie schon im Allgemeinen große Rechte und Freiheiten genießen, in Kriegsdiensten nicht viel besser als Sclaven sind. Die Gerichtsbarkeit auf einer Flotte zerfällt in das hohe und in die niedern Gerichte. Ersteres wird von dem Admiral, den Unteradmiralen, wenn dergleichen bei der Flotte sich befinden, und den Kapitänen der sämmtlichen Schiffe gebildet. Sie halten ihre Sitzungen auf dem Schiffe des Admirals, der sie dazu besonders zusammen berufen läßt. Dieses Gericht untersucht die eigentlichen Verbrechen, und entscheidet über Leben und Tod.

Die niedern Behörden sind die besondern Gerichtsbarkeiten der einzelnen Schiffe; sie bestehen aus dem Kapitän und den übrigen Offizieren. Diese versammeln sich, zur Ausübung ihres richterlichen Amtes, in der Regel Einmal die Woche, außerdem aber, so oft es die Umstände fodern. Sie dürfen nur geringere Vergehungen eigenmächtig bestrafen, und müssen dagegen wichtige, ob ihnen schon jederzeit die erste Untersuchung und ein Gutachten darüber zusteht, zur Entscheidung vor die höhere Behörde bringen. Mithin werden die Verbrecher auf einzelnen, von der Flotte abgesonderten Kriegschiffen so lange in Verhaft gehalten, bis die Umstände es erlauben, sie vor das hohe Gericht zu stellen. Indessen steht auch der niedern Gerichtsbarkeit in gewissen Fällen, z. B. bei Meutereien, das Recht zu, die höchste Gewalt auszuüben.

In der Regel haben die gerichtlichen Untersuchungen einen schnellen Gang, und eben so schnell folgt das Urtheil und dessen Vollziehung. —

Die schimpflichste Todesstrafe ist die mittels des Stranges. Das Verfahren bei Vollziehung derselben ist ungefähr folgendes: Eine Viertelstunde vorher thut man auf dem Admiralschiffe einen Kanonenschuß, und zieht eine besondere Flagge auf. Dieß ist das Signal für die sämmtlichen Schiffe der Flotte, die Mannschaften auf die Raaen stellen zu lassen, damit sie die tragische Scene deutlich vor Augen haben und, was der Hauptzweck jeder Strafe ist, einen lebhaften Eindruck dadurch

erhalten mögen. Nach einiger Zeit stimmt man auf demjenigen, wo die Execution vor sich gehen soll, eine Trauermusik, begleitet von den tiefen Tönen gedämpfter Trommeln, an. Der Verurtheilte wird nun, nach einer kurzen religiösen Vorbereitung, bis auf das Hemd und die Hosen entkleidet, und mit einer weißen Mütze auf dem Kopfe und die Hände auf den Rücken gebunden, auf das Verdeck geführt. Unter der großen Raa, welche die Stelle des Galgens vertritt, macht der Zug Halt. Ein zweiter Kanonenschuß gibt das Zeichen zur Hinrichtung, die man mit der äußersten Schnelligkeit vollzieht; und damit der Gehängte den Todeskampf bald übersteht, tritt ihm augenblicklich Einer auf die Schultern, und ein Anderer zieht an dem um seine Füße befestigten Seil, wodurch das Zuschnüren des Halsstranges verstärkt wird. Das Ganze beschließt wieder eine Trauermusik. Nach Sonnenuntergang wird der entseelte Körper abgenommen und in's Meer gesenkt, was ohne alle Ceremonie geschieht. — Die gewöhnlichste Bestrafung ist die mit der Geißel oder Peitsche, weil man sie nach Maßgabe der Streiche, für alle Vergehungen bis zur Todesstrafe einrichten kann. Obschon auf dieser Strafe kein solcher Schimpf, wie auf der vorerwähnten ruht, so ist sie doch weit schrecklicher, und kann gewiß zu den martervollsten gezählt werden. Die Peitsche besteht aus einem kurzen Stock mit fünf, sieben oder neun daran befestigten Strängen, wovon jeder nach Verhältniß mit eben so vielen, in gewissen Entfer-

nungen geknüpften Knoten versehen ist. Man pflegt dergleichen Werkzeuge eine Katze mit fünf Schwänzen u. s. w. zu nennen. So oft eine Züchtigung damit vorgenommen wird, muß die ganze Mannschaft, um Augenzeuge davon zu sein und sich ein Beispiel daran zu nehmen, auf den vordern und mittlern Theilen des Verdecks sich versammeln. Die Schanze ist der Platz zur Vollstreckung der Strafe. An der Steuerbordseite stellen sich die Seesoldaten unter Gewehr auf, hinten quer vor der Kajüte stehen die sämmtlichen Offiziere, und an die Backbordseite wird der Schuldige geführt. Man schnürt ihn, nachdem der obere Theil seines Körpers entblößt worden ist, mit ausgespreizten Armen und Beinen an ein zu den Luken gehöriges Gatter, das gegen den Bord gelehnt und daran befestigt worden ist. Damit er den Schmerz verbeißen und das Schreien unterdrücken könne, wird ihm eine bleierne Kugel in den Mund gesteckt. Die Hiebe werden langsam und in abgemessenen Zeiträumen gegeben, um ihre Wirkung im vollen Maße empfinden zu lassen. Dabei muß der Geißelnde — ein Gehülfe des Bootsmanns, — darauf sehen, daß die verschiedenen Stränge der Peitsche in gehöriger Ordnung sind und nicht über einander liegen, damit sie den Rücken an vielen Stellen treffen. Die geringste Zahl der Peitschenhiebe ist ein, selten aber mehr als drei oder vier Dutzend, weil eine größere Menge das Gefühl abstumpfen, folglich den Zweck verfehlen, und überdieß für die Gesundheit des

Gezüchtigten nachtheilige Folgen haben würde, obschon die Wundärzte für seine Wiederherstellung sorgen müssen. Zwei bis drei Hundert bewirken oft den Tod, oder wenigstens Verstümmelung des Körpers. Es hat sich indessen schon manchmal zugetragen, daß Leute, ihrer Gesundheit unbeschadet, fünf und mehre Hundert ausgehalten haben. Bei Todesstrafen nimmt jedesmal die ganze Flotte an der Vollziehung Theil, so daß der Verbrecher auf jedem Schiffe drei oder vier Dutzend Streiche bekommt. Erfolgt aber der Tod allzu früh, so wird die Bestrafung an dem entseelten Körper bis zum bestimmten Ziele noch fortgesetzt, indem man ihn auf dem Gatter, woran er fest gebunden ist, auf die noch übrigen Schiffe bringt, was auch Statt findet, wenn der Verbrecher anfängt die Kräfte zu verlieren. Man kann leicht denken, daß dieses Verfahren zum Grunde hat, der ganzen Flotte ein warnendes Beispiel zu geben. Wenn der Fall eintritt, daß ein Verbrecher die ihm zuerkannte, seinen Tod bezweckende Strafe, wegen der außerordentlichen Dauerhaftigkeit seines Körpers, übersteht, so wird er dann in Freiheit gesetzt und gewöhnlich des Dienstes entlassen. —

Es kann gewiß keinen schaudervollern Anblick geben als den, welchen eine Execution mit der Peitsche darbietet. Die ersten Hiebe mit derselben sind jederzeit die schmerzhaftesten; sie zwingen den Gegeißelten zu lautem Geschrei und verursachen ihm heftige Zuckungen, wiewohl es bisweilen geschieht, daß er seine

Leiden mit stoischer Gelassenheit erträgt. Nach wenigen Streichen entsteht über dem ganzen Rücken eine mit Wasser und Blut angefüllte Geschwulst, die in kurzem sich öffnet, wodurch der Leidende Linderung der Schmerzen bekommt, und nachher in einen Zustand gänzlicher Gefühllosigkeit verfällt. In der Folge lös't sich das Fleisch von den Knochen ab, welches nach und nach stückweise abfällt, bis endlich die Verblutung dem Leben des Schlachtopfers ein Ende macht. Das Schrecklichste bei solchen schweren Strafen ist, daß man sie theilweise und an verschiedenen Tagen vollzieht, wodurch die halbgeheilten Wunden immer wieder aufgerissen und die Schmerzen vermehrt werden.

Geringere Vergehen ahndet man auf mancherlei Weise, z. B. durch Zusammenschließung der Hände und Füße, durch Degradation, Entziehung der Speisen und des Getränkes, oder durch Uebertragen eines schimpflichen Amtes. Solche Fehler wie Trägheit, Unreinlichkeit u. s. w. werden von den Gehülfen des Bootsmanns auf der Stelle gerügt, daher diese Leute fast beständig mit einem, aus Taufäden geflochtenen Knüttel bewaffnet sind, in dessen Ermangelung aber das Ende irgend eines in der Nähe liegenden Taues ergreifen. — Um die Kadetten wegen Ungehorsam, Mangel an Fleiß u. s. w. zu züchtigen, bedient man sich gewöhnlich beschämender Mittel, weil bei ihnen, als zukünftigen Befehlhabern, ein hoher Grad von Ehrgefühl vorausgesetzt wird. Sie müssen z. B. einige

Tage mit dem gemeinen Volk arbeiten, oder werden unter einander selbst herabgesetzt, auch wohl auf dem großen Mars gleichsam an den Pranger gestellt.

Nach dem zu urtheilen, was ich hier über die strenge Mannszucht auf den englischen Kriegschiffen gesagt habe, dürfte sie manchem meiner Leser grausam und unmenschlich scheinen; allein Jeder, der sich auf solchen Schiffen befunden hat, wird mit mir darin übereinstimmen, daß die erfoderliche Ordnung und überhaupt der gute Zustand der Marine nur durch solche Maßregeln erhalten wird. Fallen doch, aller Strenge ungeachtet, häufig Verbrechen vor; ja, fast auf jedem Schiffe sieht man sich wöchentlich einige Mal genöthigt, seine Zuflucht zur Geißel zu nehmen, wobei freilich von dem Kapitän und den übrigen Offizieren Vieles abhängt.

Unter denjenigen Verbrechen, die am häufigsten begangen werden, steht der Diebstahl oben an. Man entwendet zwar seltener Geld, Kleider und Gegenstände von Werth, als Speisen und Getränke, was aber auf Kriegschiffen gleich strafbar ist, weil hier Keiner mehr Lebensmittel bekommt, als er täglich bedarf, und dieselben, wenn sie ihm geraubt werden, nicht leicht ersetzen kann, ohne sich eines ähnlichen Vergehens schuldig zu machen.

Die Trunkenheit gehört zu den sehr alltäglichen Erscheinungen. Es werden zwar alle Mittel angewendet, derselben zu steuern, indem man nicht nur das dem gemeinen Engländer so unentbehrliche geistige Ge=

tränk, vor dem Austheilen, zur Hälfte mit Wasser vermischt, sondern auch jede dergleichen Zufuhr vom Lande verbietet. Dessen ungeachtet wissen die Leute Mittel zu finden, dann und wann ihre Trinklust zu befriedigen; denn des Entwendens aus den Vorräthen u. s. w. nicht zu gedenken, gebrauchen sie z. B. die List, Rum und dergleichen, in Schweinsblasen gefüllt und künstlich unter den Kleidern versteckt, auf das Schiff zu bringen. Man beweis't indessen viel Nachsicht gegen Trunkene, wenn sie sich ruhig verhalten, oder durch Schlaf ihre Nüchternheit wieder zu erlangen suchen. Aber gewöhnlich ist dieß nicht der Fall; denn so wie Berauschung den Franzosen ausgelassen lustig macht, so versetzt sie den Engländer in eine höchst mürrische, zänkische Laune, die nicht selten an Tollheit gränzt.

Prügeleien geben oft Veranlassung zu schwerer Strafe; denn der Faustkampf dient den Engländern nicht nur als Mittel sich eigenmächtig Recht zu verschaffen, und sich an Andern zu rächen, sondern ist auch für sie eine so leidenschaftliche Belustigung, als für die Franzosen das Fechten, das auf ihren Kriegschiffen, weil es die Gewandtheit des Körpers ohne Nachtheil desselben befördert, gern gestattet wird. Da aber das Boxen, der englische Faustkampf, selbst als Zeitvertreib jederzeit schädliche Folgen hat, indem die Streiter nie ohne blaue Augen, blutige Nasen, eingeschlagene Zähne und dergleichen wegkommen, ja bisweilen Blutspeien, oder wohl gar zerbrochene Arme und Rippen, Brüche

und andere Uebel davon tragen; so kann ein solches Spielwerk auf Kriegschiffen, für welche die vollkommene Gesundheit der Mannschaften von großer Wichtigkeit ist, durchaus nicht geduldet werden, obgleich es zu den nationellen Gebräuchen der Engländer gehört. Wiewohl das Kartenspiel, wegen der daraus entstehenden Streitigkeiten, auf den englischen Kauffahrern und folglich weit strenger auf den Kriegschiffen verboten ist, so wird es doch auf letztern sehr häufig hervorgesucht, weil hier eine Menge Menschen vom Festlande zusammen kommen, die dem gewohnten Spiele nicht entsagen können, und die eigentlichen Seeleute dazu verführen.

Nicht selten geschieht es, daß die genannten Vergehungen, wie Ursachen und Wirkungen auf einander folgen. Erst stiehlt man starkes Getränk, bekommt dann einen Rausch, überläßt sich dem Kartenspiel und geräth bald in Streit, welcher in eine förmliche Prügelei übergeht, wodurch alles an den Tag kommt. In solchen Fällen erfolgt, wie man weiß, eine Strafe, deren Ueberstehung ein dauerhaftes Rückenfell verlangt.

Ich übergehe mit Stillschweigen eine Menge anderer gewöhnlicher Fehltritte, so wie auch mancherlei strafbare Laster, deren Erwähnung das Zartgefühl des Lesers beleidigen würde. Bei dieser Gelegenheit muß ich bemerken, daß nur den obern Offizieren gestattet wird, ihre Weiber mit in See zu nehmen. Aber so lange das Schiff in einem englischen Hafen liegt, kann

Jeder seine Gefährtin am Bord haben. Das Gesetz schränkt zwar diese Freiheit auf rechtmäßige Eheweiber ein; allein man hat sich seit langer Zeit von der buchstäblichen Befolgung desselben so weit entfernt, daß man, wenn nur die angekommenen weiblichen Personen sogleich und zwar als Gattinnen gemeldet werden, sich völlig begnügt, und um das Uebrige nicht bekümmert. Es versteht sich aber, daß die Männer in jedem Falle für das Betragen derselben haften müssen. Wenn daher Kriegschiffe einen vaterländischen Hafen erreichen, so werden sie augenblicklich von Weibern umringt, die großen Theils aus öffentlichen bestehen, welche ein Unterkommen suchen. Es findet dann kein Unterschied zwischen den ehelichen und ehelosen Statt, und die letztern führen ebenfalls die Namen ihrer Pseudo-Männer. Nur genießen jene den Vorzug, daß sie vom Schiffe mit Lebensmitteln versorgt, dagegen die übrigen durchaus von den Männern unterhalten werden. Auch empfangen die rechtmäßigen Gattinnen, während der Abwesenheit der Gatten, aus den Marine-Magazinen bestimmte Rationen, nämlich zwei Drittel der männlichen für ihre eigene Person, und eins für jedes Kind unter funfzehn Jahren. Eben so kommt ihnen dann wenigstens die Hälfte von dem Solde des Mannes zu, wofern dieser nicht mehr bewilligt. Doch wissen gewöhnlich auch die bloßen Gesellschafterinnen ihren so genannten Männern eine Verschreibung auf monatlichen Gehalt abzulisten, was ihnen, da sie auf vielen Schiffen

dergleichen haben, ein sehr bequemes Auskommen verschafft, bisweilen auch denen, die ihre Gunst in hohem Grade besitzen, zum Vortheil gereicht.

Ueberhaupt haben die Mannschaften der Kriegschiffe in Hinsicht der herrschenden Denk- und Handelsweise wenig mit denen der Kauffahrer gemein. Da letztere den größten Theil ihres Lebens in schwachen Häuflein und abgeschieden von der übrigen Menschheit zubringen, folglich fast in denselben Verhältnissen, wie die auf dem Lande zerstreut wohnenden Familien stehen, so ähneln sie auch diesen in ihrem Charakter, welchen natürliche Einfalt und Unbescholtenheit, aber auch Unbehülflichkeit in der großen Welt bezeichnen. Dagegen lebt man auf einem Kriegschiffe wie in einer Stadt, wo die Gemüther der zahlreichen Bewohner beständig durch Neid, Haß, Ueberlistung und durch unzählige andere Leidenschaften beunruhigt und gegen einander aufgeregt werden. Man erwäge ferner die strenge Behandlung der Leute, womit jederzeit ein nachtheiliger Einfluß auf das Gemüth verbunden ist, und das kriegerische Leben überhaupt, welches die feinern Gefühle abstumpfen und verdrängen muß. Eben so trägt zur allgemeinen Verderbniß der Sitten der Umstand Vieles bei, daß die Leute, wegen ihrer zu großen Menge, nicht so anhaltend wie auf den Kauffahrern beschäftigt sind, und mithin mehr Veranlassung zu muthwilligen Streichen haben. Dazu kommt noch, daß die Mannschaften gewöhnlich eine große Anzahl vom Grund aus ver-

dorbener Menschen enthalten. Denn man pflegt sie aufzugreifen, ohne nach ihrem frühern Lebenswandel zu fragen, wobei das Loos besonders liederliche, der bürgerlichen Gesellschaft schädliche Menschen trifft. Auch erhalten die Kriegschiffe stets dadurch einen Zufluß von ungesitteten Subjecten, daß die Kauffahrer, weil sie zu körperlicher Züchtigung nicht befugt sind, oft dergleichen Leute zur Strafe dahin bringen, so wie auch Mancher nach einem begangenen schlechten Streiche, um sich der Verantwortung und Schande zu entziehen, freiwillig Dienste darauf nimmt. Ueberdieß werden häufig ungerathene Söhne von ihren Aeltern auf den Kriegschiffen untergebracht; daher diese gewissermaßen den Zuchthäusern gleichen. Man kann nun leicht den Schluß machen, wie verschieden der hier herrschende Geist von dem der Mannschaften auf den Kauffahrern sein muß, wo Keiner ohne gute Zeugnisse seiner Sittlichkeit angenommen, und derjenige, welcher sich einer schlechten Handlung schuldig macht, bald wieder entlassen wird. Eben so ist es auch leicht zu begreifen, warum die Leute auf den Handelschiffen die Gemeinschaft mit den im Kriegsdienste stehenden meiden, und überhaupt mit dem Namen „Orlogsmann" stets den Begriff eines ränkevollen und bösartigen Menschen verbinden.

12.

Bezahlung und Beköstigung der Mannschaft. Die Kleidung der Ober- und Unteroffiziere, der Matrosen, Seesoldaten und Beamten.

Was die Bezahlung und Beköstigung betrifft, so stehen die Mannschaften der englischen Marine in weit ungünstigern Verhältnissen als die der Kauffahrer. Der monatliche Gehalt für die Matrosen der erstern ist, nach Beschaffenheit ihrer Fähigkeiten, auf anderthalb bis dritthalb Pfund Sterling festgesetzt; dagegen der für die letztern wenigstens drei und, im Fall ein Mangel an dienstsuchenden Leuten in den Häfen entsteht, bis auf fünf und mehr Pfund steigt; während des letzten französisch-englischen Krieges fiel er nie unter fünftehalb Pfund. Auch die Besoldung der auf den Kriegschiffen angestellten Offiziere, wenn man die obersten ausnimmt, erreicht nicht die der Befehlhaber und Steuermänner auf den Handelschiffen, und ihr Stand lohnt gleich dem militärischen, mehr mit Ehre als Gewinn, wofern sie nicht das Glück begünstigt, ansehnliche Prisen zu machen und sich dadurch zu entschädigen.

Die Lebensmittel werden stets nach bestimmten Gaben vertheilt, so daß weder Festtage, noch beson-

dere Feierlichkeiten, und selbst der größte Ueberfluß keine Aenderung hierin machen. Das Brod besteht, wie auf allen Schiffen, in einer Art Zwieback. Es herrscht aber, zufolge der verschiedenen Gebräuche der Nationen, ein großer Unterschied in diesem Gebäck, der sich nicht allein auf die Bestandtheile, sondern auch auf die Form und übrige Bereitung erstreckt. Der Schiffzwieback mancher Völker wird von grobem, oft nur halb geschrotenen schwarzen Mehle verfertigt. Bisweilen hat er die Gestalt kleiner runder Brode, weßhalb er beim Backen nicht völlig austrocknet, und daher bald Schimmel ansetzt und von Würmern verzehrt wird. Ueberdem erhält dergleichen Gebäck eine so zähe Festigkeit, daß es nur von dauerhaften Zähnen verarbeitet, und von Vielen, ohne es vorher in Wasser erweicht zu haben, nicht genossen werden kann. Unter allen Arten des Schiffzwiebacks behauptet der englische in jeder Hinsicht den Vorzug. Man verfertigt ihn aus Weizenmehl, das man bekanntlich in England auch zum Brode nimmt. Der Teig wird durch Maschinen, fast auf die Art, wie in Deutschland der zu den Brezeln bestimmte, sehr derb und trocken bereitet, und dann in dünne Kuchen von der Größe einer gewöhnlichen Untertasse geformt, die man, zur Beförderung des Austrocknens, an einigen Stellen durchlöchert, und endlich langsam bäckt, daher sie eine blaßgelbe Farbe behalten. Dieses Backwerk besitzt die guten Eigenschaften, daß es ungemein leicht, mürbe und zer-

brechlich ist, und oft mehre Jahre unverdorben bleibt. Letzteres findet besonders dann Statt, wenn man es in dichten Fässern verwahrt, an deren Stelle jedoch gewöhnlich Säcke gebraucht werden, weil diese weniger Platz wegnehmen und sich bequemer behandeln lassen. Von solchem Zwieback bekommt die Person täglich ein Pfund und zwar des Morgens vor dem Frühstück. Die übrigen zu dieser Mahlzeit bestimmten Lebensmittel bestehen wöchentlich in einem halben Pfund Butter, oder einem Viertel Pfund Käse; außerdem wird auch eine warme Speise aus Mehl von Hafer, Gerste oder andern Getreidearten vertheilt. Zum Mittagessen wird an drei Tagen der Woche, den Umständen gemäß, frisches oder gesalzenes Fleisch gegeben, nämlich zweimal Rind- und einmal Schweinfleisch. Von diesem bekommt Jeder drei Viertel-, von jenem ein ganzes Pfund. Als Zugemüse zum Schweinfleische dienen gewöhnlich Erbsen; diejenigen, welche die Schiffe in England bekommen, sind in der Mühle gehülst und gespalten, daher sie, und weil überhaupt diese Frucht dort vorzüglich gedeiht, ungemein schnell weich werden. Bisweilen kocht man dieselben, trocken in Säcke gefüllt, zu einem dicken Brei, was die Engländer „Erbsenpudding" nennen. Statt der Erbsen werden bisweilen Bohnen, oder auch andere Zugemüse gegeben. Zum gesalzenen Rindfleische bereitet man vorzüglich Mehlpudding, welcher außer dem mit Wasser gemischten Mehl einen Zusatz von gesalzenem Rindsfett, und

von großen oder kleinen Rosinen enthält. Statt dessen werden zum Rindfleisch auch Kartoffeln gekocht. Mit dem frischen Fleische ist jederzeit eine nahrhafte Suppe verbunden, in die man Graupen oder Reiß und wo möglich grüne Gemüse thut. An solchen Tagen, wo keine Fleischgerichte Statt finden — man nennt sie banyan-days d. i. Fasttage, — besteht das Mittagmahl in Suppe von Erbsen oder andern Hülsenfrüchten, oder in Mehlspeisen. Ich muß indeß bemerken, daß die hier angegebene Speiseordnung nach einer langen Abwesenheit vom Vaterlande, wenn die dort eingenommenen Lebensmittel ausgehen, und im Auslande ersetzt werden, eine große Veränderung leidet. Besonders ist dieß der Fall mit den Gemüsearten, Statt deren z. B. in Ostindien am häufigsten Reiß gegeben wird. Oft ersetzt man den Mangel an frischem Fleische von Rindern und Schweinen durch das von Schafen. In Westindien vertritt der Kakao die Stelle der zum Frühstück bestimmten Mehlspeise, so wie der Zucker die des Käses und der Butter. Des Abends findet keine besondere Mahlzeit Statt. Die Leute müssen sich dann mit den Ueberresten des Mittagessens und des Zwiebacks begnügen, daher sie oft für ihr eigenes Geld ein Gericht bereiten. Die Mannschaft des Neptun kaufte zu dem Ende häufig Fische, Yamwurzeln, Pataten und andere tropische Früchte, die in Martinique im Ueberfluß und wohlfeil waren. Das Getränk besteht eigentlich in Rum, und zur Abwechselung in

Porter. Von ersterem bekommt Jeder täglich ein Nößel, von letzterem zwei Nößel. Auch diese Artikel werden im Auslande mit andern vertauscht, je nachdem sie zu bekommen sind, als mit Wein, Arack, oder irgend einer Art Branntwein. Ersteren vertheilt man in demselben Maße, wie den Porter, die übrigen wie den Rum. Die gemeinen Matrosen und Soldaten erhalten ihr tägliches Getränk zu zwei verschiedenen Malen, nämlich die eine Hälfte nach dem Mittagessen, die andere gegen Abend, und zwar, wenn es Rum, Arack oder Branntwein ist, mit Wasser vermischt. Doch lassen bisweilen die Offiziere, wenn sie Mißtrauen in die Nüchternheit der Leute setzen, auch mit dem Wein und dem Porter eine solche Mischung vornehmen.

Nach dieser allgemeinen Angabe der auf den englischen Kriegschiffen üblichen Beköstigung, muß ich noch beifügen, daß hierin der Staat keine besondere Rücksicht auf die Offiziere nimmt, sondern sie mit den Gemeinen auf dieselbe Stufe stellt. Nur die Admirale werden hiervon ausgenommen, indem ihnen Statt der Lebensmittel ansehnliche Tafelgelder ausgesetzt sind. Indeß genießen die Offiziere doch einige Vorzüge vor dem großen Haufen. Vorerst wird für sie jede Sache auf eine ganz andere, als die gewöhnliche Weise zubereitet, weil sie immer gute Köche unterhalten. Ferner gibt man ihnen von Allem das Beßte, und das geistige Getränk rein und unvermischt; auch dürfen sie die verschiedenen Artikel nach Belieben beziehen, und

diejenigen, welche sie nicht wollen, gegen solche vertauschen, die in gleichem Werthe mit jenen stehen. In der Regel verwandeln sie den größten Theil ihrer gesammten Rationen bloß in Fleisch, Getränk und Mehl, welches letztere besonders dazu verwendet wird, jeden Morgen frisches Brod für sie zu backen. Die übrigen Mundbedürfnisse müssen sie aus eigenen Mitteln bestreiten, was keinen geringen Aufwand verursacht, da sie gewöhnlich Leute von gutem Herkommen und, als Engländer, überhaupt an gute Kost gewöhnt sind, auch außerdem, nach Art der Kriegsmänner, mehr der Gegenwart als der Zukunft leben. Hauptsächlich halten sie stets auf Vorrath an Getränken, Federvieh und Schafen, so wie an unzähligen kleinen Dingen, welche die englische Landessitte für die Tafel verlangt, als Senf, Saucen, Eingemachtes u. s. w. Die Offiziere des Neptun hatten, während meines dortigen Aufenthalts, fast täglich ihren Tisch mit einer Menge Speisen besetzt, mit kräftigen Suppen, mit Fisch, gekochtem und gebratenen Fleische, Pasteten oder anderem Backwerk und mit köstlichen Früchten. Ja, ich erinnere mich, daß sie eines Tages ihre ganze Portion frischen Fleisches, nebst einigen Hühnern, bloß zu einer Kraftsuppe verwendeten. Diese Artikel wurden in einem besondern Kessel, der, um die Kräfte nicht verdunsten zu lassen, mit einem Schraubendeckel versehen war, über einem gelinden Feuer gegen acht Stunden gekocht, worauf man die daraus entstandene dicke Brühe zur

Zubereitung der Suppe abseihte. Der zurück gebliebene Brei von Fleischfasern und Knochen diente zu Futter für die Schweine.

Was die Kleidung der Mannschaften auf den Kriegschiffen betrifft, so ist im Allgemeinen zu bemerken, daß hierin, mit Ausnahme der Seesoldaten, keine so strenge Gleichförmigkeit, als beim Militär auf dem Festlande Statt findet. Nur die Röcke und die Jacken sind gleichförmig, indem sie durchgängig aus dunkelblauem Tuch und nach einem besondern Schnitt verfertigt werden; das Uebrige hängt großen Theils von der Willkühr ab. Die Röcke der Offiziere sind mit weißem Kasimir gefüttert, so daß man ihn auf militärische Art aufschlagen kann, was jedoch nur an dem Kragen, den Klappen- und Aermelspitzen zu geschehen pflegt. Auf den stark vergoldeten Knöpfen ist ein Anker, der auf zwei sich kreuzenden Kanonenläufen ruht, erhaben dargestellt. Die Weste und die langen Beinkleider sind gewöhnlich von demselben Stoffe, wie die Röcke; doch trägt man häufig auch Unterkleider von weißem Kasimir, und bei heißem Wetter von weißem baumwollenen Zeuge, so wie von gelbem oder blauen Nanking. Den Kopf bedeckt in der Regel ein runder, mit der englischen schwarzen Kokarde gezierter Hut. Dreieckige kommen nur bei besondern Gelegenheiten zum Vorschein, obschon die Seeoffiziere vieler Nationen, besonders die französischen und spanischen, der Unbequemlichkeit ungeachtet, keine andern tragen. Um den

Hals wird fast immer ein schwarzseidenes Tuch, bisweilen jedoch ein weißbaumwollenes gebunden. Die Fußbekleidung besteht in Schuhen, die man nur bei nasser Witterung mit Stiefeln vertauscht. Die Ehrenzeichen sind goldene Achselbänder und das Seitengewehr. Von erstern kommen nur den Admiralen und den Kapitänen zweie zu; die Lieutenants haben nur eins, und zwar die obern auf der rechten, die untern auf der linken Achsel. Die Cadetten, welche sowohl Jäckchen als Röcke tragen, zeichnen sich in dieser Hinsicht bloß durch gewisse goldene Schnüre am Kragen aus. Dasselbe findet auch bei dem Schiffer und den Steuermännern Statt. Das Seitengewehr, welches bis herab auf die Steuermänner getragen wird, ist eine Art Dolch, den man, mittels eines schwarzledernen Gehänges, um den Leib gürtet. Die Kauffahrer pflegen demselben den Spottnamen „Käsemesser," so wie den Achselbändern den Namen „Swab" — dessen Bedeutung weiter unten erklärt wird, — beizulegen. Ein Offizier in Galla erscheint mit einem dreieckigen Hut, mit kurzen Beinkleidern von weißem Kasimir und weißseidenen Strümpfen. Der Admiral kleidet sich in diesem Falle wie der General einer Landarmee. Der Admiral Cochrane vermied in der Regel, sich im Anzuge vor den übrigen Offizieren auszuzeichnen. Doch muß ich bemerken, daß die englischen Seeoffiziere die größte Genauigkeit und Sauberkeit in der Kleidung, besonders auch in Hinsicht der Wäsche beobachten.

Letztere, die aus der feinsten Leinwand oder aus Batist besteht, wird fast jeden Tag gewechselt. Auf dem Neptun pflegte man nicht nur früh nach dem Aufstehen, sondern auch von neuem Nachmittags, eh es zur Tafel ging, die Toilette zu machen, wobei diejenigen, welchen das Haar schnell wuchs, — was überhaupt in heißen Klimaten der Fall ist, — sich auch den Bart zum zweiten Mal abnahmen. Bei dieser ungemeinen Sauberkeit im Aeußern, verbunden mit einem kriegerischen, jedoch ungezwungenen Anstande, dem häufig eine vortheilhafte Gestalt zu Hülfe kommt, kann es nicht fehlen, daß die englischen Seeoffiziere, wie man oft bemerkt, die Aufmerksamkeit des weiblichen Geschlechts sehr auf sich ziehen. — Die Unteroffiziere, vom Bootsmann an, tragen gewöhnlich einen so genannten Halbfrack, d. i. ein Kleid, dessen Schöße bloß bis zur Mitte des Schenkels reichen; doch vertauschen sie dieses an Festtagen, und bei besondern feierlichen Gelegenheiten, mit einem längern. Uebrigens tragen sie zur Auszeichnung einen runden Hut mit der Kokarde, und gelbe Knöpfe, worauf ein einfacher Anker, mit verschlungenem Kabeltau, ausgedrückt ist. Ueberdem führen sie ein kleines silbernes Pfeifchen, das an einer seidenen Schnur um den Hals gehängt wird; es dient, weil dessen Schall durchdringender als die menschliche Stimme ist, der Mannschaft das Zeichen zu mancherlei Verrichtungen zu geben. Mit solchen Commandoinstrumenten sind auch die Gehülfen des Bootsmanns

versehen, die sich außerdem aber von den gemeinen Matrosen wenig unterscheiden. Letztere haben durchaus blaue Jacken, mit zwei Reihen sehr dicht stehender kleiner Ankerknöpfe. In der übrigen Kleidung herrscht wenig Gleichförmigkeit. Man trägt sowohl runde Hüte von Filz, Stroh und Leder, als wollene, oder auch aus Segeltuch verfertigte Mützen. Die Hüte werden, zur Abhaltung der Nässe, häufig mit getheerter oder mit Oelfarbe bestrichener Leinwand überzogen. In Betreff der Unterkleider herrscht die größte Mannichfaltigkeit, indem sie bei Einigen aus blauem Tuch, bei Andern aus Leinwand, oder aus allerhand bunten Zeugen bestehen. Dasselbe ist auch der Fall mit der Wäsche; rothe, blaue oder weiße wollene Hemden sind eben so gemein, als weiße oder blau gestreifte von Flachs oder Baumwolle. Halstücher von schwarzer Seide werden am häufigsten getragen, jedoch auch bunte seidene und baumwollene. Hierbei muß ich bemerken, daß es Sitte ist, die Tücher nicht dicht um den Hals zu binden, sondern schmal zusammen gelegt, von hinten nach vorn locker umzuthun, und auf der Brust in einen Knoten zu knüpfen, so daß die Zipfel lang herabhängen; daher sie, gleich einer Halskette, bloß zum Putze dienen. Die Fußbekleitung besteht in der Regel in leichten Schuhen von Leder, bisweilen von Segeltuch; auch gehen Viele, aus Ersparniß, bei der Arbeit barfuß, was jedoch, besonders beim Klettern auf den Masten, große Abhärtung der Fußsohlen erfodert. Zu Stiefeln

nimmt man, weil sie die dem Seemann nothwendige Flüchtigkeit hindern, nur bei nasser und kalter Witterung seine Zuflucht. Wenn die Matrosen mit unsaubern Arbeiten, z. B. dem Theeren der Taue, dem Anstreichen des Holzwerks, beschäftigt sind, so pflegen sie, um die Kleider vor Beschmutzung zu schützen, eine Art Hemd von Segeltuch oder grober Leinwand über das Ganze anzuziehen. An Festtagen, bei feierlichen Gelegenheiten, oder wenn sie zu ihrem Vergnügen auf dem Lande verweilen, sind sie fast durchgängig sehr gut gekleidet; schöne Biberhüte, feine blaue Jacken und Unterkleider, wie auch schwarze Halstücher und gute Oberhemden machen den gewöhnlichsten Anzug aus. Ueberhaupt kommt dann manche stattliche Figur zum Vorschein, da zumal die seemännische Tracht einen wohlgestalteten Körper sehr begünstigt. Diejenigen Mannschaften, welche die Schaluppen der Offiziere rudern, müssen täglich in festlichem Putz erscheinen, zu welchem Ende sie von ihren Herren besonders und gleichförmig gekleidet werden. Der Admiral Cochrane z. B. gab seinen Ruderern durchaus feine blaue Tuchkleider nebst guten Filzhüten; der Kapitän des Neptun blaue Jacken, weiße Unterkleider und Strohhüte. So wenig indeß die Matrosen in der Art und Weise ihres Anzuges einem Zwang unterworfen sind, so streng werden sie doch in Hinsicht der Reinlichkeit desselben gehalten. Hauptsächlich berücksichtigt man die Wäsche, welche wöchentlich zweimal gewechselt werden muß,

und es findet an solchen Tagen eine allgemeine specielle Untersuchung deßhalb Statt, die man Musterung nennt. Hierbei ist noch zu bemerken, daß der Gebrauch der so genannten Vorhemdchen, und aller solcher Artikel, die nicht die Reinlichkeit, sondern bloß den Schein derselben bezwecken, als eine Art von Betrug angesehen und geahndet wird.

Die Kleidung der Beamten ist dieselbe, wie bei denjenigen Seeleuten, mit welchen sie in gleichem Range stehen. Z. B. der Proviantmeister, der Arzt u. s. w. tragen Röcke wie der Schiffer, mit großen vergoldeten Ankerknöpfen, aber ohne Achselbänder, runde Hüte mit Kokarden, und Seitengewehre.

Die englischen Marinesoldaten hatten zu der Zeit, von welcher hier die Rede ist, gleich den Landtruppen, hellrothe, aber sehr kurze Röcke; daher sie in der englischen Schiffersprache schlecht weg „die rothen Jacken," so wie die eigentlichen Seeleute „die blauen" genannt wurden, und man solche Redensarten, als: „es prügelt sich eine blaue Jacke mit einer rothen," häufig vernahm. Die Röcke waren schwarz aufgeschlagen und mit Ankerknöpfen besetzt. Ferner trugen die Seesoldaten Westen von weißem Piquée, lange Hosen von Leinwand oder weißen baumwollenen Zeugen und, zur Abwechselung, auch von blauem Tuche, so wie weiße Kamaschen und runde Hüte mit schwarzen Kokarden. Diese Kleidung ist jedoch späterhin sehr verändert worden, indem man z. B. die rothen Röcke mit blauen,

und die runden Hüte mit militärischen Mützen vertauscht hat. Uebrigens können meine Leser aus dem, was ich über das Aeußere der Matrosen gesagt habe, leicht schließen, daß bei dem Marinemilitär die größte Sauberkeit herrscht. Besonders ist dieß auch der Fall in Betreff der Waffen. Die Läufe und Schlösser der Feuergewehre müssen nicht nur an den äußern, sondern auch an den verdeckten Theilen einen fleckenlosen Glanz haben, und werden daher jeden Morgen, so oft man auf die Wache zieht, zur nähern Besichtigung abgeschraubt. Dabei ist noch zu bemerken, daß der englische Soldat große Vortheile besitzt, den Stahl zu poliren.

13.

Gewöhnliche Lebensordnung. Der öffentliche Gottesdienst an Festtagen. Die dem Schiffsvolk an solchen Tagen gestattete Erholung und Vergnügung.

Zum Beschluß meiner Beschreibung des Neptun will ich noch die auf demselben gewöhnliche Tagesordnung erwähnen, worin überhaupt, mit Ausnahme kleiner, durch Zeit und Umstände veranlaßter Abweichungen, alle englische Kriegschiffe übereinkommen. — Die Mannschaft pflegt in drei Haufen abgetheilt zu sein, welche, mit ihren Lieutenants an der Spitze, alle vier Stunden einander in der Wache ablösen. Es bekommt folglich Jeder hinreichende Muße sich zu erholen und seine eigenen Geschäfte zu besorgen, so wie er abwechselnd in der einen Nacht vier, in der andern acht Stunden Schlaf genießt. Von dieser Ordnung weicht man nur dann ab, wenn Umstände eintreten, wo die vereinigten Kräfte der gesammten Mannschaft nöthig sind, besonders vor, in und nach einer Schlacht, bei einem Sturm rc. Auch findet dieses Statt, wenn die Schiffe im sichern Hafen liegen. Alsdann arbeiten die Leute den ganzen Tag, schlafen dagegen ungestört in der Nacht; und nur die Marinesoldaten halten die nächt-

liche Wache, wobei sie, wie das Militär einer Festung, die Stunden abrufen. Die Zeit wird, in allen Fällen, eben so wie auf den Kauffahrern — was ich Bd. I. S. 3 u. 4 beschrieben habe, — alle halbe Stunden mittels der Glocke angezeigt.

Des Morgens früh um vier Uhr thut man, wenn Jahreszeit und Klima keine Abweichung nöthig machen, den so genannten Morgenschuß, was bei ganzen Flotten auf dem Schiffe des Admirals geschieht. Zu gleicher Zeit rührt man die Trommel, und die Quartiermeister und Unterbootsmänner lassen auf allen Decken, wo das Schiffsvolk schläft, ihre Pfeifen kräftig ertönen. In größter Eil springen nun die Leute aus ihren Hangmatten, und schnüren dieselben, nachdem sie sich in ihre Kleider geworfen haben, nebst dem Bettzeuge zusammen. So bald der Ruf „hinauf alle Hangmatten!" erschallt, — und dieß geschieht ungefähr fünf Minuten nach dem Kanonenschusse, — läuft Jeder mit der geschulterten Hangmatte nach dem Verdeck, um sie hier, wie oben beschrieben wurde, aufzustellen. Der Letzte wird, obschon jederzeit Einen das Loos treffen muß, von den Unterbootsmännern mit einigen Hieben empfangen, was eine große Beschleunigung des Geschäftes zu Wege bringt. Nach Beendigung desselben beginnt man das Tagwerk mit der Reinigung des Schiffes.

Wiewohl ich über die Reinlichkeit, welche auf den englischen Kriegschiffen herrscht, schon viel gesprochen

habe, so muß ich doch, da sie eine so wesentliche Eigenschaft derselben und überhaupt nicht genug zu rühmen ist, noch Einiges hinzufügen. Die tägliche Säuberung des Schiffes erstreckt sich nicht nur auf die Außenseite, sondern auch auf alle innere Gemächer und Decke. Erstere wird, indem man sich auf die aufgezogenen Klappen der Geschützpforten stellt, mit Bürsten gescheuert, und dann mit Wasser abgespült. Im Hafen wird dieses Geschäft durch Leute unterstützt, die sich mit Schüppen, d. i. hohlen, zum Schleudern des Wassers eingerichteten Schaufeln, in ein Boot begeben. Die Kajüten werden auf eine Art gesäubert, die der in den Häusern gebräuchlichen ziemlich nahe kommt, obschon hierbei ungleich mehr Genauigkeit und Anwendung gewisser Kunstgriffe Statt findet. Dieß ist auch der Fall mit den übrigen Wohnkammern. Solche Behältnisse, die keine Nässe vertragen, wie z. B. die Proviantkammern u. s. w., wischt man wenigstens mit einem angefeuchteten so genannten Mop auf, einem Büschel von wollenen Lappen oder Fäden, das an einem Stock befestigt ist. Das Verdeck wird auf eine den Seemännern ganz eigene Weise gewaschen. Da es von vorn und hinten etwas abschüssig nach der Mitte zuläuft — was man den Spring eines Schiffs nennt, — so theilen sich die Wäscher in zwei Theile, wovon der eine das Geschäft vom Bug, der andere vom Heck aus beginnt. Dieser hat einen Quartiermeister, jener einen Gehülfen des Bootsmanns zum

Anführer. Zuerst errichten sie Gestelle, um das Wasser bequem aus dem Meere zu schöpfen, was mittels getheerter, durch Reifen ausgespannter Leinwandsäcke geschieht, weil hölzerne Eimer die Seite des Schiffs zu sehr bestoßen würden. Alsdann begießen sie das Verdeck mit Wasser, streuen Sand darauf, und beginnen das Scheuern. Hierzu gebraucht man große viereckige Sandsteine, welche, nach Verhältniß ihrer Schwere von ungefähr sechs bis zwölf Mann, an Stricken auf den Dielen hin und her gezogen werden. Dieses Verfahren dient nicht nur die Dielen ungemein zu reinigen und zu ebenen, sondern ihnen auch, weil der feine Sand in die Fugen und Poren dringt, eine kreideweiße Farbe und große Festigkeit zu geben. Da solche Sandsteine nicht immer zu bekommen sind, so werden in Ermangelung derselben starke hölzerne Kasten oder aus grobem Tauwerk verfertigte Matten, mit Eisen beschwert, zu gleichem Zweck angewendet. So wie der Stein oder die Scheuermaschine vorwärts geht, folgt eine Anzahl Leute mit kleinen Steinen, um an den unberührt gelassenen Stellen, besonders zwischen den Kanonen, nachzuhelfen. Zu gleicher Zeit sind Andere beschäftigt, alle mit Oelfarbe angestrichenen Gegenstände mit Bürsten abzuwaschen. Der Anführer spült Alles, so wie es gebürstet oder gescheuert ist, mit Wasser ab, welches ihm von einigen in eine Reihe gestellten Männern zugelangt wird. Um das Wegschwemmen des Sandes zu unterstützen, stehen Einige mit Besen bei

der Hand, so wie Andere, um die etwa zum Vorschein kommenden Theer-, Fett- und dergleichen Flecken mit Kratzeisen wegzubringen. Auf diese Weise schreitet der ganze Zug vorwärts, bis endlich beide Theile in der Gegend des Hauptmastes zusammen treffen, und den vor sich her getriebenen Schmutz durch die am Bord befindlichen Löcher gemeinschaftlich fortschaffen. Hierauf fegt man das Wasser rein von den Dielen ab, und trocknet es vollends mit besondern Wischen auf, welche die englischen Seeleute „Swabs" nennen. Diese bestehen in dicken und langen Quasten, die man aus Stücken starker Taue verfertigt, indem das obere Ende mit einem Tauring als Handgriff versehen, und das Uebrige in die einzelnen Fäden aufgetriefelt wird. Sie haben dieselbe Bestimmung, wie die Wischlappen auf dem festen Lande, nur daß man den zu trocknenden Gegenstand nicht damit reibt, sondern kräftig und zwar kreuzweise peitscht. Da aber hierbei nicht selten die Fasen umher fliegen, so müssen zum Beschluß die Besen noch einmal ihre Dienste leisten. Die Batterien werden eben so wie das Verdeck gesäubert, außer daß man, wegen der langen Kanonen, die den Raum sehr beschränken und zu viele Winkel verursachen, Statt der Sandsteine große Stockbürsten gebraucht. Uebrigens geht das ganze Reinigunggeschäft ungemein schnell von Statten, und alle Theile des Schiffes sind wenigstens gegen acht Uhr völlig getrocknet. Dieß war aber auf dem Neptun, weil ihm die Wärme des westindischen

Klima's dabei zu Hülfe kam, gewöhnlich noch weit früher der Fall. Die Ursache, warum das Trocknen ungleich schneller, als in den Zimmern der Häuser vor sich geht, liegt nicht bloß in der deßhalb angewendeten Sorgfalt und in dem geschwinden Verfahren beim Waschen, welches der Nässe keine Zeit zum Eindringen läßt, sondern es tragen auch mancherlei andere Umstände dazu bei. Vorerst haben die meisten Gemächer eines Schiffs mehr Luftzug als die der Häuser. Ferner sind dort die Fugen der Dielen mit Werg ausgestopft, und mit Pech oder Kitt überzogen, wodurch ein dicht verbundenes, für das Wasser undurchdringliches Ganzes entsteht. Auch bekommt die Oberfläche, weil das tägliche Scheuern, wie schon erwähnt, die Poren mit Sand ausfüllt, die Eigenschaft eines Steins, von welchem die Nässe schnell wieder verdunstet.

Ein oder zweimal die Woche wird die Reinigung der Batterien bis gegen 10 Uhr ausgesetzt, weil an solchen Tagen der Schiffsmannschaft gestattet ist, ihre Wäsche hier zu waschen. Da dieß aber mit Seewasser geschehen muß, so waschen die Leute bloß das gröbere Zeug, indem sie dasselbe, auf die Dielen gebreitet, mit Kalk bestreuen und bürsten. Die feinern Stücke reinigen sie, wie schon oben gesagt wurde, verstohlner Weise mit frischem Wasser, und verfahren dabei, so wie es gewöhnlich auf dem festen Lande geschieht. Statt dessen verwenden sie auch oft ihre Suppe von Erbsen oder Bohnen dazu, weil diese Früchte seifen=

artige Theile enthalten, und sie ohnedieß auf den Schiffen, wegen der allzu öftern Auftischung derselben, nicht sehr geachtet, ja, Manchem zum Ekel sind. Eben so pflegt man seine Zuflucht zum Urin zu nehmen, da er eine sehr scharfe Lauge gibt, welche nicht nur zur Reinigung des wollenen Zeuges, sondern hauptsächlich auch dazu geschickt ist, Pech- und Theerflecken, die den Wäscherinnen auf dem festen Lande, selbst denen in den Seestädten, oft viel zu schaffen machen, ohne große Mühe wegzubringen. Zu dem Ende befinden sich auf dem Gallion jederzeit einige zum allgemeinen Gebrauch bestimmte Kübel, worin Kleider auf solche Art in der Beize liegen. Dieselben bleiben mehre Tage darin, werden dann, auf den Dielen, bloß mit den Füßen gestampft und, zum Abspülen und zur Vertreibung des Uebelgeruchs, einige Zeit in das Meer gehängt, worauf sie, ohne alle weitere Behandlung, äußerst rein hervorgehen.

Sobald auf dem Neptun das Geschäft, das ganze Schiff zu säubern, beendigt war, vertheilte der Ausgeber diejenigen der täglichen Lebensmittel, welche nicht durch die Hände des Kochs gehen, sondern unmittelbar von der Mannschaft bezogen werden, wie z. B. den Zwieback, den Zucker u. s. w. Während der Zeit begannen die wachhabenden Leute das ihnen angewiesene Tagwerk. Um acht Uhr gaben die Pfeifen das Zeichen zum Frühstück; das ganze Schiffsvolk eilte nun ihren Wohnplätzen zwischen den Kanonen zu, und man

brachte das Getränk aus Kakao herbei. Eine halbe Stunde nachher rief man zur Rückkehr an die Arbeit. Die so genannten Köche der verschiedenen Tischgesellschaften waren in der Regel hiervon ausgenommen, und gingen an die Bereitung der besondern Gerichte, z. B. des Puddings. Wenn dieser fertig war, füllte man ihn in spitzige Säcke, die sodann der Schiffkoch an den daran geknüpften Leinen in den Kessel hing, so daß die ans Ende befestigten Tischmarken über den Rand hervorragten, daher Jeder sein Eigenthum leicht erkennen, und nach Gefallen herausnehmen konnte. Ein Umstand, welcher den Tischköchen viel zu schaffen machte, war die Bereitung des Salzes. Da man nämlich nur das in den ledigen Fleischfässern zurückgebliebene grobe Steinsalz, das überdem ein schmutziges bräunliches Ansehen hat, bekommen konnte, so mußten sie dasselbe sorgfältig säubern und waschen, dann trocknen und endlich — wozu sie sich gläserner Flaschen bedienten, — fein reiben, bis es dem Puderzucker gleich kam.

Um neun Uhr erschienen die sämmtlichen Offiziere, sauber gekleidet, auf der Schanze. Zu gleicher Zeit zog hier die militärische Wache auf, um nach geschehener Besichtigung der Kleider und Waffen zu exerciren. Zum Beschluß der Parade spielte das sehr gut besetzte, meistens aus Franzosen und Deutschen bestehende Hoboistencorps, das dann seinen Standpunkt hinter dem Geländer auf der Kampanje hatte.

Um 10 Uhr zog die Wache ab. Das ganze Offiziercorps nahm nun, unter dem fortgesetzten Spiel der Hoboisten ein Frühstück ein. Dieses bestand — denn Thee, Kaffee oder Schokolate trank Jeder beim Ankleiden auf seinem Schlafzimmer, — hauptsächlich in Beefsteaks, kaltem Fleische, Schinken, Eingemachtem, weichgesottenen Eiern, so wie in Wein, Porter und Likören.

Um 12 Uhr versammelte sich das Schiffsvolk, mit Inbegriff der Unteroffiziere, zum Mittagessen. Man erblickte nun die Tische zwar bloß mit groben, gewöhnlich von Segeltuch verfertigten, aber dennoch reinlichen Tüchern bedeckt, und das Tischgeschirr anständig darauf geordnet. Während in der Küche die Speisen vertheilt wurden, pflegte ein Unteroffizier über die gute Ordnung dabei zu wachen, indem er die verschiedenen Tischgenossenschaften nach ihren Nummern bedienen ließ, und die ausgegebenen Portionen aufzeichnete. Beim Austheilen des Fleisches verfuhr man, um den Schein der Parteilichkeit zu vermeiden, auf eine besondere, der Verlosung ähnliche Weise. Es stand nämlich ein Gehülfe des Kochs mit dem Rücken gegen den Fleischkübel gekehrt, und berührte, so oft eine Nummer ausgerufen wurde, hinter sich und ohne den Kopf zu drehen, irgend ein Stück mit der Gabel, welches der Koch sofort dem Ausgerufenen überlieferte. Unzufriedene konnten daher bloß über ihr Schicksal sich beklagen.

Während der Zeit, wo die Mannschaft aß, war der Ausgeber mit seinen Gehülfen beschäftigt, das Getränk zu besorgen. Es wurde zu dem Ende, auf dem mittlern Deck, ein großer Kübel niedergesetzt und, zu gleichen Theilen, mit Rum und Wasser gefüllt. Gegen halb ein Uhr kam man gewöhnlich damit zu Stande, worauf der einladende Ruf: „Grog ho!" ertönte. Es war dann, als ob den Leuten ein elektrischer Schlag durch alle Glieder führe, und die sämmtlichen Tischköche rannten gleich Rasenden fort, um das Getränk zu holen. Hierbei muß ich bemerken, daß der Grog das größte Labsal, das höchste irdische Gut der englischen Seeleute, besonders der auf den Kriegschiffen ist, und daß die des Neptun nicht wenig Mißmuth bezeigten, wenn bisweilen, zur Abwechselung, Statt dessen Madeirawein gegeben wurde, ob dieser schon von vorzüglicher Güte und nie mit Wasser vermischt war. Während der Mahlzeit selbst herrschte unter den Leuten eine auffallende Stille, die aber, so bald der Grog erschien, in geräuschvolles Plaudern überging. Denn die meisten Engländer verfahren bei jeder Verrichtung, und eben so beim Essen, mit zu großem Ernst und zu rastloser Aemsigkeit, um dabei viel zu sprechen; nur beim Trinken werden sie gesprächig, daher sie auch mit geselliger Unterhaltung fast immer den Genuß von Getränken verbinden, und überhaupt beides als unzertrennlich betrachten. Als einer andern nationellen Eigenheit muß ich der sonderbaren Kampf-

lust gedenken, die nach dem Essen und Trinken, mit dem Gefühl der erneuerten Kräfte in den Leuten erwachte. Unwillkührlich ballten sie die Fäuste zusammen, und machten die Bewegung eines Kämpfenden. Bald sah man solche Boxlustige, die, trotz des scharfen Verbotes, zwei und zwei einander gegenüber und zwar in einer reitenden Stellung auf Kisten sitzend, sich das Rippenfell nach Herzenslust durcharbeiteten, aber ohne dabei Lärm zu erregen, oder Feinde zu werden.

Dem Allen machte, um ein Uhr, der Ruf: „zur Arbeit!“ ein Ende. Die Tischköche waren dann ämsig beschäftigt, das gebrauchte Eß- und Trinkgeschirr wieder in saubern Stand zu setzen. Auch eilten die Deckfeger mit ihren Besen herbei, um die Dielen zu kehren, was überhaupt nach jeder Mahlzeit und außerdem zu verschiedenen Stunden des Tages geschah, so daß diese Leute fast nie fertig wurden.

So bald die Eßzeit des gemeinen Schiffvolks vorüber war, begann man die Speisen für die Offiziere zu bereiten, daher dann die Köche und übrigen Diener derselben sich in lebhafter Thätigkeit zeigten.

Um vier Uhr begaben sich die Offiziere zur Tafel, wozu ein besonderes Zeichen mit der Trompete gegeben wurde. Der Admiral und der Kapitän speis'ten in der Regel einzeln, bisweilen jedoch zusammen. Im erstern Fall pflegte jeder einen Lieutenant, wobei man eine gewisse Reihenfolge beobachtete, zur Gesellschaft

einzuladen. Die übrigen Lieutenants aßen gemeinschaftlich mit dem Schiffer und den obern Beamten. Den Kadetten waren beim Essen die Steuerleute, so wie einige Beamte und, zur Aufsicht, auch ihre Oberlehrer beigesellt. An allen diesen Tafeln herrschte, nicht nur in Hinsicht der Speisen und Getränke, sondern auch des Geräthes, großer Aufwand, der sich bis auf die zahlreiche, wie die Kellner in großen Wirthshäusern gekleidete Dienerschaft erstreckte. In dem Speisesaal der Lieutenants hatte jeder seinen eigenen Diener hinter sich. Ueberdieß kam hier noch dazu, daß die Hoboisten während des Mahles im Vorsaal spielten, denn der Admiral pflegte die Tafelmusik, ob sie schon eigentlich der obern Kajüte zugehört, der untern zu überlassen, weil er die Stille liebte. Bei besondern Gelegenheiten wurde das sämmtliche Offiziercorps des Schiffs vom Admiral zur Tafel eingeladen, was bisweilen, z. B. nach erfochtenen Siegen, auch mit den Kapitänen der ganzen Flotte der Fall ist. Man kann aus der Prachtliebe der Engländer leicht schließen, daß bei solchen Gastereien alle Künste zu ihrer Verherrlichung aufgeboten werden. In der Regel schloß sich die Eßzeit der Offiziere um fünf Uhr; allein, mit Ausnahme der wachhabenden, blieben die meisten nach englischer Weise bis spät am Abend bei Tische sitzen. Ich muß hierbei meinen jüngern Lesern bemerklich machen, daß es überhaupt unter den vornehmern Engländern Sitte, und gewissermaßen Erfoderniß des guten Tones ist,

nach genossenem Frühstück den Geschäften ununterbrochen bis gegen vier oder fünf Uhr obzuliegen, die übrige Tageszeit aber den Körper zu pflegen. Man hält alsdann das Hauptmahl, und verweilt beim Nachtische, der vorzüglich in Wein und Likören besteht, oft mehre Stunden, bis endlich, um dem schwer beladenen Magen zu Hülfe zu kommen, starker Thee getrunken wird.

Um dieselbe Zeit, wo die Offiziere zur Tafel gingen, bekam die übrige Mannschaft zum zweiten Mal ihr Getränk. Eine halbe Stunde nachher wurde sie wieder zur Arbeit aufgefodert, die jedoch, weil die Offiziere sich entfernt hatten, nicht sehr betrieben wurde, so daß Viele, sowohl Unteroffiziere als Gemeine, in der Küche oder auf dem Gallion Zusammenkünfte hielten, oder sich sonst mit Nebendingen beschäftigten.

Wenn die Speisen für die Offiziere aus der Küche verabfolgt werden, begann man die Kochmaschine sammt allem Zubehör zu säubern. Der Schiffskoch war beschäftigt, die Bestandtheile der Gerichte, welche die Mannschaft den folgenden Tag bekommen sollte, in Empfang zu nehmen und vorzubereiten, indem er z. B. das gesalzene Fleisch in großen Kübeln einwässern ließ.

Um sechs Uhr wurde förmlich Feierabend gemacht. Jeder räumte seine Arbeit auf die Seite, worauf die Deckfeger noch einmal ihr gewöhnliches Geschäft verrichteten.

Um sieben Uhr gab man das Zeichen, die Schlafmatten vom Verdeck zu nehmen, und an ihren bestimm-

ten Plätzen aufzuknüpfen. Jede Tischgesellschaft verweilte dann bei angezündeten Lichtern — wovon wöchentlich eine bestimmte Menge vertheilt wurde, — innerhalb ihres Bezirks, bis endlich um acht Uhr der Abendschuß, vom Zapfenstreiche begleitet, das Zeichen gab, die Lichter auszulöschen, und sich zur Ruhe zu verfügen.

Die an Festtagen beobachtete Lebensordnung wich nur in so fern von der gewöhnlichen ab, daß man, weil solche Tage bei den Engländern sehr heilig gehalten werden, ohne dringende Noth keine Arbeit verrichtete, und des Morgens öffentlichen Gottesdienst hielt. Das Halbdeck diente zur Kapelle. Um demselben ein feierliches Ansehen zu geben, spannte man schöne buntfarbige Flaggen darüber aus, so wie auch die Seiten mit dergleichen bekleidet wurden. In der Mitte stellte man eine Kanzel auf, wo der Prediger, das Gesicht nach der Vorderseite des Schiffes gekehrt, seinen Vortrag hielt. Hinter ihm, nach der Kajüte zu, nahmen die Offiziere Platz, und vor ihm, in der Gegend des Hauptmastes, versammelte sich der große Haufe. Während der religiösen Uebung selbst herrschte die tiefste Stille, und jedes Gemüth schien von derjenigen Andacht durchdrungen, die ihre Quelle im ernsten Nachdenken hat, was überhaupt den Gottesdienst der Engländer so charakteristisch bezeichnet. — Nachmittags wurde, wenn das Schiff vor Anker lag, einem Theile der Mannschaft, gewöhnlich einer ganzen Wache, gestattet, sich

am Lande zu vergnügen. Dieß geschah jedoch unter Aufsicht einiger Unteroffiziere, die nicht nur für das Betragen ihrer Untergebenen, sondern auch dafür haften mußten, daß sie zur bestimmten Zeit zurückkehrten. Man pflegte sich daher in kleine Gesellschaften zu theilen, und so von einem Wirthshause zum andern zu streichen, bis endlich nach Sonnenuntergang Alle sich wieder vereinigten und gemeinschaftlich nach dem Schiffe zurück fuhren. Meine Leser können aber leicht denken, daß solche Lustwandler gewöhnlich betrunken und mit großem Geräusch anlangten. In solchen Fällen gebrauchte man jedoch die größte Nachsicht, und es schien, als ob ein Spaziergang zur Berauschung und zum Lärmen ein Vorrecht gebe; daher auch gewöhnlich dergleichen Ruhestörer bloß durch die lakonische Entschuldigung „ich bin (oder war) vom Lande gekommen" sich zu rechtfertigen suchten.

14.

Erzählung einiger Vorfälle, die sich auf dem Neptun während der Anwesenheit des Verfassers daselbst ereignen.

Nach dieser langen, und dennoch sehr unvollständigen Beschreibung des Neptun, komme ich auf das, was während meines Aufenthaltes auf demselben vorfiel, und auf mich selbst zurück. — Man kann leicht denken, daß unter einer so zahlreichen Menge meistens junger, kräftiger, aber auch roher und zum Theil böser Menschen beständig Vorfälle aller Art sich ereignen. Zu den traurigsten, deren ich mich erinnere, zähle ich hauptsächlich eine Hinrichtung mittels des Stranges, ob sie schon, als das Werk eines Augenblicks, weniger Schreckliches hatte, als manche langsame Geißelstrafe, wovon ich Zeuge war. Es ist aber nicht das Trauerspiel allein, was den unauslöschlich tiefen Eindruck in meiner Seele machte; auch der Umstand, daß mehre Tage ein tiefer Schwermuth auf der ganzen Flotte herrschte, trug Vieles dazu bei. Warum der Anblick des Hängens auf Zuschauer, wie die englischen Seeleute, welche das weit grausamere Geißeln kaltblütig mit ansehen, und überhaupt mit den Bildern des menschlichen Elends und des Todes vertraut sind, so große Wirkung macht,

scheint vorzüglich in dem Schimpflichen jener Todesart, so wie in ihrer Seltenheit zu liegen, indem die Strafe des Stranges auf den Kriegschiffen nicht oft vorkommt, dagegen man nach einem kurzen Aufenthalte daselbst an den Anblick des Geißelns gewöhnt wird. Ueberdieß besitzen die Engländer die Eigenheit, daß ihr Gemüth nicht leicht Eindrücke von außen empfängt, die aber, wenn es sich ihnen öffnet, um so tiefer eindringen.

Von komischen Auftritten will ich nur einige erwähnen, die in der ersten Zeit meiner Gefangenschaft Statt fanden, und sich daher, wegen ihrer Neuheit, meinem Gedächtniß am tiefsten einprägten. — Gleich an demselben Morgen, als ich zum ersten Mal unter die Schiffsmannschaft trat, erhielt ich einen starken Beweis von der strengen Subordination, der sie unterworfen war. Ich verweilte auf der mittlern Batterie, um die Leute frühstücken zu sehen, als ein Matrose, der einen andern im unschuldigen Scherz herumzerrte, an einen vorübergehenden Kadetten stieß. Er trat sogleich ehrerbietig zurück, und rückte seinen Hut — denn ihn abzunehmen ist bei den Engländern nicht Sitte — von einer Seite zur andern, um sich zu entschuldigen. Allein der kleine Mensch gerieth in heftigen Zorn, sprang auf eine Kanone, und gab dem wie ein Riese vor ihm stehenden Matrosen ein paar tüchtige Ohrfeigen, welche dieser — ganz geduldig ertrug.

Eines Abends, als die meisten Offiziere noch bei der

Tafel saßen, und der Admiral fast ganz allein auf der Schanze hin und her spazierte, trieb der Wind ein Kartenblatt aus dem großen Mars herab, und verrieth dadurch, daß die Marsklimmer ein Spielchen machten. Cochrane mochte dieß ohnehin schon lange bemerkt haben, hatte jedoch, weil er es unter seiner Würde hielt, nach solchen Dingen zu spüren, und überhaupt ungern strafte, dazu stillgeschwiegen. Selbst von dem herabkommenden Blatte vermied er Anfangs, indem er sich schnell umkehrte, Notiz zu nehmen; aber sonderbar, der Wind führte dasselbe recht auf ihn zu, und drehte es mehrmal um ihn herum, so daß er endlich, troß allen absichtlichen Umkehrens und Wendens, nicht umhin konnte, es zu bemerken. Die armen Marsklimmer durften sich indessen Glück wünschen, daß der Admiral selbst der Entdecker ihres Vergehens war. Wären der Kapitän oder die Lieutenants auf dem Platze gewesen, sie würden die spielende Gesellschaft zu einer harten Strafe gezogen haben. Der Admiral begnügte sich, die Sache auf der Stelle damit abzumachen, daß der Marskapitän seines Postens entsetzt wurde, den er jedoch nach einigen Tagen wieder erhielt.

Eines Morgens erschien auf dem Halbdeck ein Matrose, der beim wachhabenden Lieutenant sich beschwerte, daß man den Zwieback in lauter Brocken ausgegeben habe. — Die Ungereimtheit dieser Beschwerde fällt Jedem in die Augen, weil die Zerbrechlichkeit des englischen Zwiebacks durch das öftere Hin- und Her-

schaffen in den Säcken noch vermehrt wird, und der Ausgeber dieselben stets nach dem Gewichte vertheilt, daher nichts darauf ankommt, ob man ihn in Stücken oder in der runden Form erhält, da zumal der ganz gebliebene zäher und minder ausgebacken ist. Außerdem besteht auch die Einrichtung, daß er vor dem Austheilen, mittels weiter Siebe, die eine Haselnuß durchfallen lassen, von allen zu kleinen Brocken gesondert wird, welche man dann unter dem Namen „Brodstaub“ an die Magazine gegen Abrechnung ausliefert, oder auch zur Fütterung der Thiere verwendet. Dazu kommt noch, daß alle Seeleute die Gewohnheit haben, den Zwieback, ehe sie ihn essen, mit der hohlen Hand gefaßt, am Knie zu zerschlagen, weil es, wenn man Stücke davon abbeißen wollte, die Zähne zu sehr anstrengen würde. Aber eben das Zerschlagen ist es, was den Genuß desselben würzt, und Viele verzehren den zerbröckelten mit einer Art von Ueberdruß, dagegen sie ihn gern mit Verlust gegen solchen vertauschen, der sich ganz erhalten hat. Die Mannschaft des Neptun hatte schon lange diese sonderbare Grille gehabt, wodurch oft Zänkereien entstanden waren. Der Lieutenant ergriff daher jetzt die Gelegenheit, dem Uebel für die Zukunft zu steuern. Er befahl, einen völlig unversehrten Zwieback herbei zu bringen, den der Unzufriedene vor seinen Augen verzehren mußte. Da dieser aber auf die genannte Weise damit zu Werke ging, nämlich den Zwieback vor dem Essen am Knie zerschlug,

und folglich den Grund seiner Beschwerde sehr übel erwies, so war das Resultat, daß man ihm ein Dutzend Peitschenhiebe zuerkannte, die er auch auf der Stelle bekam.

So oft die englischen Kriegschiffe mit dem Lande in Verbindung kommen, wird den Einwohnern jeder Tauschhandel mit den Mannschaften streng untersagt, weil diese sonst, um Getränk zu erhalten, sich von allen nöthigen Bedürfnissen entblößen würden. Widrigenfalls bestraft man den Käufer wie den Verkäufer, und zwar erstern dadurch, daß er das Gekaufte unentgeltlich ausliefern, oder den Werth desselben bezahlen muß, welcher Züchtigung, nach Befinden, auch noch andere beigefügt werden. Dennoch überschreiten die Leute häufig diese Einrichtung, und treiben mit derselben mancherlei Mißbräuche. Zum Beweiß dient folgende Begebenheit. Einige Tage nach der Besitznahme von Martinique hatte ein Matrose neue Kleider, auf Rechnung, vom Proviantmeister bekommen, nachher aber am Lande verkauft. Die Sache kam bald an den Tag. Der Verkäufer wurde mit zwei Dutzend Geißelhieben bestraft, die er mit großer Gelassenheit ertrug, worauf man ihm sein wieder ausgeliefertes Eigenthum zustellte. Triumphirend zog er damit ab, gab aber durch seine Freude Gelegenheit zu der Entdeckung, daß er selbst, um den armen Mann am Lande zu betriegen, die Sache verrathen habe; daher eine Wiederholung der Strafe folgte.

Nach dem zu schließen, was ich oben von der Kampflust und der etwas zänkischen Gemüthsart des englischen Seevolks gesagt habe, sollte es scheinen, daß unter solchen Leuten der Schwächere beständig Mißhandlungen ausgesetzt wäre. Allein es findet gerade das Gegentheil Statt; nirgends wird er mehr geschont und geschützt, als dort, und man bindet immer nur mit solchen an, welchen ein gleiches Maß von Kräften verliehen ist. Dieser großmüthige Charakterzug, der überhaupt allen Klassen der Nation eigen ist, äußert sich auch bei den Prügeleien selbst. Man nimmt nie zu andern Hülfmitteln als der Faust seine Zuflucht. Dabei müssen die Theilnehmer immer in gleichen Verhältnissen sich befinden, z. B. nie greift Einer den Andern hinterlistig, oder ein Stehender einen Sitzenden an, sondern fodert ihn auf hervorzutreten und sich zu rüsten. Die Oberkleider werden abgelegt, damit nicht dicke oder dünne einen Unterschied in den Vortheilen hervorbringen können, daher auch die Auffoderung gewöhnlich in den Worten „zieh die Jacke aus!" besteht. Wenn einer von den Kämpfenden zu Boden fällt, so wartet der Gegner, bis er wieder auf die Beine kommt, und erklärt er sich für überwunden, dann erfolgt auf der Stelle die Versöhnung, welche, durch einen Handschlag bekräftigt, allen Groll aus dem Herzen hinweg nimmt. Mit diesem Prügelsystem war ich bei meiner Ankunft auf dem Neptun noch wenig bekannt, und wurde daher sehr überrascht, als

ich nach einigen Tagen folgenden Auftritt sah. Es entzweite sich ein im Dienst stehender Schwede mit einem Engländer, welcher letztere bald zu Thätigkeiten überging. Da jener des Boxens unkundig war, so trug er kein Bedenken, seinen Gegner nach schwedischer Sitte — die auch bei uns Deutschen häufig im Gange ist, — um den Leib zu fassen, nieder zu werfen, und nun auf denselben los zu schlagen. Allein, die Zuschauer verhinderten ihn an diesem, nach ihren Begriffen widerrechtlichen Verfahren, verwiesen aber auch ihrem Landsmann die Schändlichkeit, einen im Faustkampf unerfahrnen Menschen anzugreifen; und augenblicklich trat einer von ihnen auf, um die Sache des Ausländers auf englische oder, wie die Engländer es nennen, auf rechtliche Weise auszumachen. Nach einem langen Kampfe behielt endlich dieser Sachwalter die Oberhand, worauf der Besiegte, troß der davon getragenen blauen Augen, dem Schweden versöhnend die Hand und — was für ihn gewiß eine große Aufopferung war, — obendrein sein letztes Glas Grog zu trinken reichte.

Zum Beschluß meiner Anekdoten will ich nur die nachstehende noch anführen. Ein Theil der Mannschaft kehrte von einer Beschäftigung am Lande zurück. Einer davon kam später als die Uebrigen, und wurde von einem Unteroffizier darüber zur Rede gesetzt, worauf die Antwort nicht befriedigend lautete. Da letzter kein Strafinstrument bei der Hand hatte, und doch

von der alten Gewohnheit, jede kleine Vergehung auf der Stelle zu rügen, nicht abgehen wollte, gab er ihm einen Stoß mit der Fußspitze an den Hintern. Als das geschah, that es in dieser Gegend einen starken Knall, und zu gleicher Zeit stürzten Ströme von Rum unten durch die weiten Hosen hervor, — denn hierin hatte der arme Kerl eine mit jenem Getränk angefüllte Blase verborgen, die nun durch den Stoß zerborsten war.

15.

Der Verf. wird vom Admiral aus der Kriegsgefangenschaft entlassen, und auf einige Zeit in Dienst genommen, wodurch er Gelegenheit erhält, die Stadt Fort-Royal und ihre Umgebung kennen zu lernen. — Einfluß der englischen Herrschaft auf den Zustand von Martinique. — Die französische Besatzung dieser Insel wird nach Frankreich eingeschifft, was bei den auf dem Neptun befindlichen Kriegsgefangenen die Sehnsucht nach Freiheit sehr rege macht. — Kurze Erwähnung eines auf dem Neptun veranstalteten Gastmahls.

Was mich betrifft, so habe ich schon oben gesagt, daß die Kriegsgefangenen sehr glimpflich behandelt wurden. Da übrigens ein Schiff, wie unser Neptun, das bunteste Gemisch von Gegenständen darbot, da hier neben den vielen ernsten Auftritten auch mancherlei komische zum Vorschein kamen, und man, obschon unter einem steten Gewühl von Menschen, dennoch in der anziehendsten Sauberkeit lebte; so kann ich auf meine Gefangenschaft, im Ganzen, als eine nicht unangenehme Lebensperiode zurück blicken. Doch sie nahte sich sehr bald ihrem Ende. Ich war dem Admiral, durch einige seinem Sekretär erwiesene Gefälligkeiten, nicht zu meinem Nachtheil bekannt geworden. Dazu kam

noch ein anderer Umstand, den ich nicht unberührt lassen darf, das sonderbare Zusammentreffen mit einem Freunde, dessen schon im dritten Bändchen meiner Reisen gedacht wurde, — dem Doctor Walter. Dieser war auf der Rückfahrt von Calcutta ebenfalls den Engländern in die Hände gerathen, und nach der Insel Barbados geführt worden. Er hatte dort durch einige glückliche Curen, die er verrichtete, sich die allgemeine Achtung, besonders aber die Gunst des Admiral Cochrane erworben, und von ihm die Stelle des Oberarztes auf einer Fregatte erhalten, die nun unter der Flotte vor Martinique sich befand. Wir bemerkten einander einige Tage nach der Uebergabe des Eilandes. Ich sage nichts von der freudigen und rührenden Ueberraschung, so wie von den nähern Umständen unserer ersten Zusammenkunft, und erwähne bloß, daß Walter ohne Verzug an den Admiral sich wendete, um meine Freilassung zu bewirken. Kurz, ich wurde am 28. Februar für frei erklärt, jedoch unter der Einschränkung, daß ich, bis zu Ende der Expedition, dem erwähnten Sekretär Beistand leisten, dann aber entweder in Westindien Dienst nehmen, oder auch nach England übergehen sollte.

Von dieser Zeit an veränderte sich meine ganze Lage. Völlig abgesondert von den Franzosen, ward ich nun der Tisch- und Wohngenosse einer Gesellschaft, die aus dem Schiffsprediger, den Wundärzten und einigen Andern bestand. Uebrigens fand ich den ganzen

Tag beim Sekretär des Admirals volle Beschäftigung, weil ihm das Einschiffen der französischen Garnison des Eilandes, zum Theil auch die Einrichtung desselben viel Mühe machte. Meine Arbeit schränkte sich Anfangs bloß auf Abschreiben ein. Allein, da bei der englischen Marine fast alle schriftliche Aufsätze in bestimmten, meist tabellarischen Formen ausgefertigt werden, und man folglich, bei einiger Uebung, den Gang der Geschäfte bald kennen lernt; so erlangte ich in kurzem die Fähigkeit, meinen Wirkungkreis über die Sphäre des bloßen Abschreibers auszudehnen. Häufig wurde ich auch in solchen Fällen gebraucht, wo die Verständigung mit den Franzosen einen Dolmetscher verlangte, daher ich, so lange sie Meister des Forts waren, dort oft Verrichtung hatte.

Auch mein ganzes Aeußeres erhielt schnell eine andere Gestalt; denn ich bemühte mich, die von den Franzosen angenommenen Sitten und Gebräuche mit den englischen zu vertauschen, weil ich immer für gut befunden und mir zum Grundsatz gemacht habe, überall das Auffällige zu vermeiden. Ueberhaupt scheint der Deutsche in dieser Hinsicht unter allen Nationen den fügsamsten Charakter zu besitzen; und dieß ist meines Erachtens ein Hauptgrund, warum er in jedem fremden Lande so gern aufgenommen, so leicht einheimisch, aber auch oft der Charakterlosigkeit beschuldigt wird. Hierbei erinnere ich mich, daß einst ein vornehmer Engländer sagte: „Die Deutschen ließen sich, wie Wachs,

in alle Formen bringen; in irgend einen Erdtheil versetzt, glichen sie nach wenig Jahren den Eingebornen." Als Gegenbeweiß könnte man die deutschen Colonien z. B. in Nordamerika, in Rußland u. s. w. anführen; allein, dort ist es die große Masse, welche das Vaterländische aufrecht erhält.

Jene Umschmelzung meiner Manieren gab indessen, so oft ich mit den vormaligen Gefährten in Berührung kam, zu manchen Spötteleien Veranlassung; überhaupt schien mein Uebergang zu den Engländern ihren Haß, und mein besseres Schicksal ihren Neid zu erregen. Welches Recht sie dazu hatten, überlasse ich der Beurtheilung meiner Leser, und bemerke bloß, daß ich es ihnen nie entgelten ließ, sondern, wo ich nur konnte, für ihr Beßtes zu wirken suchte. Herr Dupois blieb jedoch bis zu unserer Trennung mein Freund. Allein, er befand sich auch in ganz andern Verhältnissen als die übrigen Gefangenen, indem es ihm nicht an Mitteln fehlte, seine Auslösung zu bewerkstelligen; und ich erwähne gleich hier, daß er mit der Garnison von Martinique nach Frankreich zurückgekehrt ist.

Uebrigens befand ich mich während dieser Periode, zwischen Gefangenschaft und völliger Freiheit, in einer unangenehmern Lage als zur Zeit der erstern, weil ich, obschon nicht förmlich im Dienste des Schiffes, dennoch den strengen Gesetzen desselben unterworfen war. Doch gewährten mir die Verrichtungen am Lande, womit ich bisweilen beauftragt wurde, manche Aufhei-

terung, so wie ich auch einige Mal das Vergnügen genoß, in Doctor Walter's Gesellschaft Lustpartien dahin anzustellen.

Die Bemerkungen, welche ich auf meinen kurzen Besuchen in Fort-Royal und der Umgegend machte, will ich hier zusammen gedrängt mittheilen. — Der Hafen von Fort-Royal ist zwar nicht sehr geräumig, aber unter den sämmtlichen Ankerplätzen des Eilandes der sicherste, indem die Schiffe nirgend, als hier, Schutz vor jedem Winde finden. Die Stadt selbst besitzt viel hübsche moderne Gebäude, die von Stein aufgeführt und mit Ziegeln gedeckt sind. Die meisten hat man an der Hinterseite mit einem weitläufigen Gehöfe umgeben, welches die Wohnungen der Sklaven, die Pack- und Vorrathshäuser enthält; sie werden großen Theils aus Bretern und Schilfrohr aufgesetzt. Man findet aber auch in der Fronte der Straßen, mitten unter den steinernen Häusern, solche Hütten, die der ärmern Klasse der Freineger und Mulatten zur Behausung dienen; daher die Stadt zugleich Beispiele von europäischer und afrikanischer Baukunst, von Wohlstand und Dürftigkeit, von großer Ausdehnung und Einschränkung der menschlichen Bedürfnisse gibt, und überhaupt eine sehr bunte Figur macht. Die Straßen sind fast durchgehends breit und regelmäßig angelegt, aber wie in den meisten Colonien, wo die Mehrzahl der Einwohner aus Negern besteht, mit Fruchtschalen, Fischgräten und andern Ueberbleibseln von den Mahl-

zeiten, häufig auch mit dem Unrath jener Menschenklasse angefüllt, wodurch, verbunden mit der starken Ausdünstung derselben, ein auffallender, der Gesundheit nachtheiliger Uebelgeruch entsteht. Dieß würde noch schlimmer sein, wenn man nicht häufig durch den balsamischen Duft der feil gebotenen Früchte erquickt würde. Obschon die Engländer nach der Besitznahme des Eilandes ernstlich bemüht waren, durch öffentliche Verordnungen und durch Unterhaltung bestimmter Straßenfeger, eine größere Reinlichkeit einzuführen, so schien es doch, als würden sie hierin nur nach und nach ihren wohlthätigen Zweck erreichen.

Die Stadt Fort-Royal liegt auf einem künstlichen Grunde, den man bei Erbauung derselben durch aufgeführte Dämme hervorgebracht hat, weil den Hafen eine sumpfige Ebene umgab, die der Ueberschwemmung des Meeres ausgesetzt war. Dieser Morast ist zum Theil auch noch vorhanden, und schließt die Stadt von der Landseite ziemlich ein, so daß sie fast eine Insel bildet. Er wird durch die im Hintergrunde sich erhebenden Berge, von welchen der gefallene Regen in Strömen herabstürzt, unterhalten. Man hat zwar, um dieselben aufzufangen und nach dem Meere abzuleiten, Canäle angelegt; da diese aber nicht die gehörige Breite haben, und daher sich oft verstopfen und das Wasser übertreten lassen, so geht das Austrocknen der Gegend sehr langsam von Statten. Sie ist stets mit schön grünendem Schilfe bedeckt, weßhalb sie in

der Entfernung einen reizenden Anblick gewährt; in der Nähe verschwindet aber dieser Reiz, wenn man die hier aufsteigenden schädlichen Dünste, die ungeheuere Menge umher schwärmender Insekten, die vielen Frösche, Eidechsen und großen Schlangen wahrnimmt, welche letztere zu den Plagen der Insel gehören. Da ich die Landplagen berührt habe, so will ich gleich hier erwähnen, daß es außer jener noch zwei weit lästigere gibt, nämlich große Ratten und Ameisen. Erstere durchwühlen die Felder und zernagen die Wurzeln der Gewächse. Letztere sind nicht nur diesen, sondern auch den Thieren und selbst den Menschen gefährlich, und man hat Beispiele, daß sie fetten Schweinen tiefe Löcher in den Leib gefressen, ja, daß sie allein gelassene kleine Kinder, so wie unbegrabene Leichen in wenigen Stunden zernagt und völlig skelettirt haben. Ich selbst erhielt, auf einem meiner kleinen Ausflüge, einen überzeugenden Beweiß von der zerstörenden Kraft dieser Thiere. Mein Freund Walter und ich hatten, als wir vor die Stadt kamen, einigen entgegen kommenden Negerinnen eine schöne Melone abgekauft. Es wurde beschlossen, uns nach der Rückkehr damit zu erquicken, und sie, um uns nicht zu belästigen, hinter ein leicht erkennbares Gesträuch zu legen. Nach einer Stunde kamen wir zurück und fanden an ihrer Stelle einen Haufen Ameisen, die eben um den letzten Ueberrest ihrer Beute kämpften, welcher bald in dem Ge=

wimmel vollends verschwand. Die genannten stigen Thiergattungen, welche auf keiner der westindischen Inseln so zahlreich, wie auf Martinique sind, würden dem Menschen den Aufenthalt daselbst ganz unmöglich machen, wenn nicht die Natur es so eingerichtet hätte, daß immer die eine die andere vertilgte. Die Schlangen stellen den Ratten nach, und werden, wenn sie sich voll gefressen und die Fähigkeit der Bewegung verloren haben, oft von den Ameisen überwältigt. Diese finden wieder an den Ratten furchtbare Feinde ihrer Eier, welche bisweilen mehre Zoll hoch unter der Oberfläche des Erdbodens aufgeschichtet liegen.

Die jenseit des Morastes befindlichen Berge, wohin von Fort-Royal breite Dämme führen, gewähren einen reizenden Anblick. Die obern Gegenden bedeckt wildes Gehölz, durch welches anmuthige Landhäuser schimmern, die bemittelte Einwohner der Stadt, der gesündern Luft wegen, hier aufgeführt haben. Die Abhänge enthalten ansehnliche Pflanzungen, welche meistens Zuckerrohr und Kaffeebäume, aber auch Baumwollstauden und Indigo, so wie viel Maniok, Bataten, Bananen und andere Früchte erzeugen. In einer der Gartenanlagen sah ich zwei Sorten Weinstöcke, wovon die eine aus Madeira und die andere aus Frankreich stammte. Beide trugen beinahe dreimal im Jahre, und waren jetzt voll köstlicher Trauben, obschon der Eigenthümer mit letzterer Anfangs viel Mühe gehabt,

sie nur dadurch, daß er aus den Kernen der unvollkommenen Beeren neue Stöcke zog, nach und nach mit dem Boden und dem Klima befreundet hatte. Fast jede Besitzung ist mit den Stauden der indischen Feige umgeben, die wegen der Eigenschaft, sich ungemein zu vermehren, eine fast undurchdringliche Umzäunung geben. Uebrigens bietet diese Landschaft, wie alle westindischen, dem Europäer vielfältigen Stoff zur Bewunderung dar, indem alle Gegenstände, von den runden kegelförmigen Bergen — die man auf den Antillen „Mornes" nennt, — bis zu dem fetten, schilfartigen Grashalm, eine ganz andere Gestalt als in seinem Erdtheile haben.

Die Einwohner von Fort-Royal weichen, wie es die Beschaffenheit des Landes mit sich bringt, in ihrer Lebensart beträchtlich von der französischen ab. Besonders ist dieß der Fall in Hinsicht der Speisen und Getränke. Die meisten begnügen sich mit Brod aus dem Mehle von Maniok, das man Kassave nennt. Die gewöhnlichsten Getränke sind der Ouycou und der Maby, deren Bereitung von den indischen Urbewohnern, den Karaiben, erlernt wurde. Die des Ouycou besteht darin, daß man Maniokwurzeln, Bananen, Bataten und Syrup in ein Gefäß mit Wasser thut, einige Tage gähren läßt, und endlich die auf der Oberfläche entstandene Schaumdecke abnimmt. Der Maby wird aus rothen Bataten, sauern Pomeranzen, Syrup, und übri-

gens wie der Duycou gewonnen. Er gleicht an Geschmack und Farbe dem Birnenmost, und hat sehr betäubende Kräfte; dagegen jener dem Braunbier ähnlich sieht, und zwar ebenfalls stark, aber weniger schädlich und im Gegentheil nahrhaft ist. Außerdem gibt es noch andere Getränke, die man mehr des Wohlgeschmacks wegen genießt, z. B. die Weine aus dem Safte des Acajou-Apfels, der Ananas und anderer Früchte. Selbst die reichern französischen Einwohner hatten, seit einiger Zeit, zu den genannten Lebensmitteln ihre Zuflucht nehmen müssen, weil die Zufuhr vom Mutterlande sehr beschränkt gewesen war. Ueberhaupt befand sich die Kaufmannschaft in sehr ungünstigen Verhältnissen, und trug deutlich das Gepräge des gesunkenen Wohlstandes. Ueberall sah man feine und kostbare, jedoch abgenutzte Kleider, Meubles u. s. w. Am wenigsten schienen die Sklaven bei den Bedrängnissen der Colonie gelitten zu haben, und ich muß zur Ehre ihrer Gebieter anführen, daß ich jene Menschen, obschon großen Theils nackt oder in Lumpen gehüllt, nirgends so wohlbeleibt, sorgenlos und fröhlich, als auf Martinique gefunden habe. Sie versammelten sich jeden Abend in zahlreichen Gruppen vor den Häusern, und verweilten unter Singen, Tanzen und Scherzen bis spät in die Nacht. Ihr Gesang, der sehr eintönig, durch lange Pausen unterbrochen und mit Seufzern untermischt ist, versetzt in eine melancholische Stimm-

ung. Um so lebhafter zeigen sich die Tänzer; ihre Bewegungen sind unbeschreiblich schnell und mannichfach, und drücken abwechselnd alle Leidenschaften aus, obschon die Musik dazu nur in dem einfachen Ton einiger Schellen, eines Triangels, auch wohl bloß darin besteht, daß man mit Stöcken an einen Kessel, ein altes Faß, oder an die Thür des Hauses schlägt.

Die Herrschaft der Engländer verbreitete bald einen neuen Geist und neue Thätigkeit über die Colonie. In kurzem langten von den benachbarten britischen Inseln, den nordamerikanischen Freistaaten und selbst von England Handelschiffe an, die das Land mit den nothwendigen Bedürfnissen versorgten, und die aufgehäufte Menge der einheimischen Erzeugnisse ausführten. Die ersten Vortheile des wieder hergestellten Verkehrs flossen der Stadt Fort-Royal zu, weil alle ankommende Schiffe sich dorthin wendeten, so lange die britische Kriegsmacht daselbst versammelt war; späterhin aber behauptete St. Pierre sein altes Recht, der Stapelplatz des Eilandes zu sein.

In der Mitte des März kam man mit den Anstalten, die französische Besatzung in ihr Vaterland zu führen, in Ordnung. Am Tage des Einschiffens zog das Militär aus der Festung Bourbon — die es zufolge der Capitulation bis jetzt in Besitz behalten hatte, — mit allen ihm bewilligten Kriegsehren ab, nämlich mit klingendem Spiel, fliegenden Fahnen und brennen-

der Lunte, so wie mit Feldstücken und Artilleristen an der Spitze. Auf dem Glacis streckte es die Waffen; die Offiziere behielten das Seitengewehr. Der große Haufe wurde dann auf Transportschiffe, und der General Villaret nebst seinem Gefolge, nachdem ihm die Engländer ein glänzendes Abschiedsmahl gegeben hatten, auf ein Linienschiff gebracht. Die ganze Masse der Eingeschifften belief sich kaum auf 4000 Köpfe, worunter 300 Seeleute, die Beamten aller Art, und die sämmtlichen Weiber, Kinder und Diener mit begriffen waren. Eben so befanden sich — denn es ward allen unzufriedenen Einwohnern ein freier Abzug gestattet, — Pflanzer und Kaufleute dabei. Einige hundert Kranke und Verwundete blieben, unter der Aufsicht französischer Aerzte, bis zur Genesung zurück. Auch bekamen mehre Offiziere und Beamte, welche Eigenthum im Lande besaßen, die Erlaubniß, zur Besorgung ihrer Angelegenheiten drei bis sechs Monate länger zu verweilen. Nach dem Einschiffen erhob das französische Militär allerlei Klagen, weil ihm die englische Beköstigung nicht behagte, auch viele Offiziere die Transportschiffe nicht bequem genug fanden, und daher auf die zur Bedeckung beigegebenen Kriegschiffe versetzt zu werden wünschten. Da jedoch die Artikel der Capitulation alles genau bestimmt hatten, so ging der Transport, ohne daß die getroffene Einrichtung im mindesten abgeändert wurde, ab, und ist mit Ausgang Aprils glücklich in Morlaix eingetroffen.

Meine Leser können leicht denken, wie den auf dem Neptun befindlichen Gefangenen zu Muthe war, als sie die Garnison von Martinique absegeln und dem fernen Vaterlande zueilen sahen. Ihre Sehnsucht nach Freiheit wurde nun doppelt groß, und um dieselbe zu erhalten, nahmen sie ihre Zuflucht zu mancherlei Mitteln. Einige bestürmten den Admiral mit Bittschriften, andere suchten sich Gönner und Fürsprecher am Lande zu erwerben. Da aber wenige dadurch zu ihrem Zweck gelangten — denn man wartete bloß auf eine Gelegenheit, die Gefangenen nach Barbados zu bringen, — so versuchten viele zur Nachtzeit durch Schwimmen nach dem Lande zu entfliehen, wovon aber die meisten, da die Entfernung dahin eine Viertelstunde betrug, entdeckt, eingeholt und besser verwahrt wurden.

Nach der Abfahrt der französischen Besatzung von Martinique suchten die Einwohner und ihre neuen Gebieter sich einander immer mehr zu nähern, indem man Zusammenkünfte, Gastmähler und mancherlei Feierlichkeiten anstellte. Auch unser Neptun war einmal der Schauplatz eines solchen Festes, das der Admiral einigen Familien aus der Stadt, so wie den Offizieren des Schiffes gab. Nach geendigter Tafel wurde ein glänzender Ball, und zwar auf der Schanze gegeben. Es war keine Mühe gespart worden, diesen Platz zu

verschönern, und seine kriegerische Gestalt in eine freundlichere umzuschaffen. Man hatte ihn an allen Seiten mit kostbaren Flaggen behängt, die Kanonen mit süß duftenden grünen Sträuchern umgeben, und eine prächtige Beleuchtung angebracht; der untere Theil des großen Mastes war, mit den herrlichsten Blumen umwunden, in eine Freudensäule verwandelt.

16.

Die englische Flotte segelt plötzlich nach der Inselgruppe les Saintes, um eine dort eingelaufene französische Escadre anzugreifen. Sie kommt mit derselben in's Gefecht, und verfolgt sie auf ihrer Flucht bis in den Canal zwischen St. Domingo und Jamaika, wo ein Linienschiff erobert wird. Hierauf trennt sich die Flotte und geht nach verschiedenen Bestimmungen. Der Neptun kehrt allein nach Martinique zurück — wir bekommen auf dieser Fahrt eine Menge der antillischen Inseln zu sehen — Bemerkung über den äußern Anblick derselben.

Anfangs Mai, wo die Verwaltung der Colonie bereits auf einem festen Fuße stand, und der großen Kriegsmacht nicht länger bedurfte, war die Flotte im Begriff, aus einander und nach verschiedenen Bestimmungen zu gehen; die Gefangenen erwarteten jeden Tag nach Barbados geschafft zu werden, und ich sah meiner Entlassung sehnlich entgegen. Da ging eines Nachmittags die Nachricht ein, daß in den Gewässern bei Guadeloupe ein feindliches Geschwader angekommen sei. Es war nach Basse-Terre, der Hauptstadt jener Insel bestimmt, hatte aber, weil große Schiffe nur während der Springfluthen dort einlaufen können, einstweilen seine Zuflucht in den Hafen der Insel-

gruppe genommen, die man „les Saintes oder die Heiligen-Inseln" nennt. Diese Inseln, zwischen welchen der Hafen sich befindet, sind kahle Felsen, die aus dem Meere zwischen Guadeloupe und Dominique aufsteigen. Die Franzosen hatten sie während des Krieges befestigt und mit einer Garnison besetzt.

Kaum war die Neuigkeit zur Kenntniß des Admirals gelangt, als ein Kanonenschuß und eine aufgezogene Flagge der Flotte das Zeichen gaben, sich segelfertig zu machen, um den Feind in seinem Schlupfwinkel zu überraschen. Es ist unglaublich, mit welcher Schnelligkeit das englische Seevolk solche Befehle auszuführen pflegt. Die Schiffe gleichen dann einem Ameisenhaufen, wo Alles durcheinander wühlt, und dennoch herrscht dabei die größte Ordnung. Kurz, nach Sonnenuntergang befand sich die ganze Flotte unter vollen Segeln. Sie bestand noch — denn es war ein großer Theil, z. B. durch den Transport nach Frankreich, davon getrennt worden, — aus acht Linienschiffen, nebst einigen Fregatten, Brigs und Kuttern. Wir kamen während der Nacht bei Martinique und Dominique vorbei, und erreichten, als der Morgen graute, die Felsengruppe les Saintes, aus welcher die Masten des französischen Geschwaders, das aus drei Linienschiffen und zwei Fregatten bestand, hervorragten.

Bevor ich jedoch in meiner Erzählung fortfahre, muß ich das Wesentliche in Hinsicht der Lage, worin die feindlichen Schiffe sich befanden, voraus schicken.

Der Hafen les Saintes war zwar durch die auf den Felsen errichteten Batterien in guten Vertheidigungsstand gesetzt; allein der völlig unfruchtbaren und öden Gegend gebricht es an frischem Wasser, und dieses unentbehrliche Bedürfniß mußte der Garnison von Guadeloupe aus zugeführt werden. Letztere konnte daher bei einer Blocade keinen langen Widerstand leisten, wofern nicht die Schiffe, welche sie beschützte, mit großen Wasservorräthen versehen waren. Wie die Sache sich jetzt verhielt, werden wir in kurzem sehen.

Was die Engländer betrifft, so hatten sie von diesen Verhältnissen noch keine Kundschaft eingezogen. Um aber bei Ueberwältigung der feindlichen Schiffe sicher und schnell zu verfahren, ging ihr Plan dahin, mit der Flotte geraden Weges in den Hafen und auf die feindlichen Schiffe einzudringen, und zugleich die Batterien mit Landtruppen zu stürmen. Um letztere herbei zu holen, waren bereits, von Martinique aus, Transportschiffe nach den benachbarten britischen Inseln abgegangen. Für jetzt begnügte sich der Admiral, die Ausgänge des Hafens, deren es zwei gibt, zu bewachen, nachdem er eine Brig zur Recognoscirung des Feindes hinein geschickt hatte, die auch, trotz des fürchterlichen Feuers, das sie dort empfing, glücklich wieder heraus kam und Bericht erstattete.

So kreuzten die englischen Schiffe unablässig unter den Küsten umher. Bald nahte sich dieses bald jenes den Batterien, oder man machte verstellte Ma-

növer, als ob die ganze Flotte im Begriff sei, in den Hafen zu segeln. Dieß geschah bloß, um den Feind zu ängstigen und ihm seine Munition verschießen zu lassen, womit er auch ziemlich verschwenderisch war, indem er häufig Bomben warf. Die erste von allen war so gut eingerichtet, daß sie auf das Linienschiff „der Royal York" gefallen sein, und es gewiß in Brand gesteckt haben würde, wäre sie nicht gerade über den Masten zersprungen, wobei nicht einmal Jemand verwundet wurde. Es ist mir aber nicht erinnerlich, daß nachher ein einziger Schuß seine Bestimmung erreicht hätte. Denn es ist überhaupt schwierig, ein segelndes Schiff mit Bomben zu treffen, weil es durch eine geringe Verstärkung oder Verminderung des Windes in ungleiche Bewegung gesetzt wird, und daher in dem Augenblick, wo die Kugel niederfällt, nicht auf dem berechneten Standpunkte sich befindet. Ueberdem verfolgten die Engländer mit Argusaugen diese Feuerkugeln auf ihrem langen bogenförmigen Zuge, und wußten denselben durch eine geschickte Wendung mit dem Schiffe auszuweichen. Sie selbst thaten, um das Pulver nicht unnöthiger Weise zu verschießen, keinen einzigen Schuß.

Nachdem wir auf solche Weise ungefähr acht Tage gekreuzt hatten, ward eines Abends der erwartete Militärtransport in der Ferne wahrgenommen. Zu gleicher Zeit erfuhr man durch einen an der Küste überraschten Fischer, daß die französischen Schiffe be=

reits Mangel an Wasser litten, und daher, um in einen andern Hafen zu entkommen, Anstalt zum Auslaufen machten. Der Admiral schickte dann zur Recognoscirung derselben eine Brig ab, die auch bald durch Zeichen die erhaltene Nachricht bestätigte. Kaum war es Nacht geworden, als der Feind unter vollen Segeln aus seinem Schlupfwinkel hervorkam. Ich habe erwähnt, daß dieser zwei Ausgänge hat. Der eine öffnet sich gegen Norden, der andere gegen Westen. Erstern wählten die beiden Fregatten, um sich nach dem gegen über liegenden Hafen Basse=Terre — wo für sie das Wasser zum Landen tief genug war, — zu flüchten, was ihnen auch gelungen ist. Durch letztern segelten die drei Linienschiffe, die, auf gutes Glück, ihren Lauf südwestwärts richteten.

Sogleich gab der Admiral den Befehl, sich zum Treffen vorzubereiten, den man der Flotte durch Aufziehung der großen Schlachtlaterne bekannt machte. Auf allen Schiffen wirbelten nun die Lärmtrommeln. Auf unserem Neptun schloß man vor allen Dingen die Gefangenen in den Raum ein. Die bereits vom Verdeck abgenommenen Hangmatten wurden wieder hinauf gebracht und, auf die oben beschriebene Weise, als Brustwehr aufgestellt, zum Theil auch an den Wandtauen befestigt, um ihnen zum Schutze zu dienen. Einige räumten das wirthschaftliche Geräth in den Raum, während Andere die Raaen mit Ketten um die Masten befestigten, auch eine Anzahl Segel, Taue

und sonstige zum Takelwerk gehörige Dinge auf dem Verdeck niederlegten, um sie, im Fall dergleichen zur Ersetzung erlittener Schäden gebraucht würden, bei der Hand zu haben. Der Zimmermann und seine Gehülfen schafften hölzerne Pfropfen, Hämmer und anderes Werkzeug in den Raum, so wie der Konstabler mit seinen Leuten das Geschütz besichtigte, und Patronen, Kugeln und überhaupt das ganze zu den Kanonen gehörige Geräth herbeibrachte. Die Lieutenants vertheilten sich auf den Batterien, und ermunterten die Mannschaft zur Thätigkeit. So war Alles nach einer kleinen Viertelstunde in gehöriger Ordnung.

Mittlerweile waren wir den französischen Schiffen ziemlich nahe gekommen, und der Befehl „zu den Waffen!“ rief Jeden an seinen Posten. Die Seeleute eilten nun zu den Kanonen, luden dieselben, und rückten sie aus. Die Soldaten zogen auf dem Back, der Schanze und Kampanje auf, bereit, den Feind mit Granaten und dem Feuer des kleinen Gewehrs zu empfangen. Es trat dann eine tiefe, bedeutungvolle Stille ein, und jedes Ohr horchte auf das fürchterliche Commandowort „Feuer!“

Ich hatte beim ganzen Hergang dieser Dinge den müßigen Zuschauer gemacht; denn ich war noch zu unerfahren, um zu wissen, daß es auch für mich Arbeit gab. Jetzt stand ich eben, das große Schauspiel der fliehenden und verfolgenden Schiffe bewundernd, auf der Kampanje, als der Sekretär mich aufsuchen

und zu sich rufen ließ. Ich fand ihn åmsig beschåftigt, die Schriften zu ordnen und in einige, mit Eisen beschlagene Kisten zu packen, um sie im Raume zu verwahren, daher ich, ohne seine Auffoderung zur Hülfleistung abzuwarten, das Geschåft beschleunigen half. Wir waren gerade fertig und die Kisten fortgeschafft, als die tiefe Stille von dem Geråusch eines Manövers mit den Segeln unterbrochen wurde; denn der Neptun hatte ein feindliches Schiff erreicht, und man zog eben, wie es im Gefecht geschieht, die untern Segel ein, um bloß die weit lenksamern oberen zu gebrauchen. In dem Augenblick ertönten einige fürchterliche Kanonenschüsse, und zu gleicher Zeit fuhr eine Kugel vorn durch des Sekretårs Kammer, und hinten wieder hinaus, worauf sie die Gemåcher des Admirals ebenfalls durchbohrte. Der Sekretår, den die Kugel beinahe getroffen håtte, warf bloß einen Blick nach den Stellen, woher sie gekommen, und wohin sie gegangen war, und blieb übrigens kaltblütig auf dem Stuhle sitzen, auf welchen er sich nach der Arbeit geworfen hatte. Ich besaß noch nicht einen solchen Grad der Geistesruhe, sondern sprang nach der ersten Bestürzung hinaus auf's Verdeck, um zu erfahren, was vorginge.

Ich sah in einiger Entfernung vom Neptun ein französisches Schiff. Dieses hatte, als jener ihm von hinten nahe kam, aus seinem Hintertheil schwere Kugeln abgefeuert. Weil aber gerade der Wind abzunehmen begann, — was jederzeit den leichtern Schif-

fen zu Statten kommt, — so gewann er einen Vorsprung, ohne daß man ihm einen einzigen Schuß beibringen konnte. Von den vielen Unglücklichen, die, in einer Reihe auf dem Back stehend, von einer Kugel getroffen worden waren, sah ich nichts, als die Spuren des von den Dielen bereits abgewaschenen Blutes. Aber eine weite Oeffnung im Bord des Bugs zeugte von der Größe und Gewalt des tödtlichen Geschosses.

Der Wind wurde nun immer schwächer, unser Schiff blieb, als das schwerfälligste, immer mehr zurück, und endlich konnte man Freund und Feind nur mit Ferngläsern noch unterscheiden. Die Mannschaft durfte daher, jedoch in Kleidern und auf den Dielen, abwechselnd ihre Ruhe halten. Auch ließ man die Gefangenen wieder aus dem Raume.

Bei Sonnenaufgang erblickten wir am westlichen Horizont unser Geschwader, im Verfolgen des feindlichen begriffen, das weit voraus war. Der Grund dieser überlegenen Geschwindigkeit der französischen Schiffe lag hauptsächlich darin, daß es ganz neue waren, welche, wegen ihres reinen Bodens, jederzeit besser als ältere segeln. Ueberdem kennen die Leser schon aus dem dritten Bändchen meiner Reisen die vortreffliche Bauart der französischen Fahrzeuge, und wissen, daß diese den englischen nichts nachgeben, wenn man sie geschickt zu behandeln versteht, was gegenwärtig der Fall war.

Gegen neun Uhr Morgens verstärkte sich die Kraft des Windes von neuem. Unser Neptun, der die Masten mit Segeln bis zum Brechen bespannte, gerieth jetzt in eine Bewegung, gleich dem Flug eines Vogels. Gegen Mittag hatte er die andern Schiffe eingeholt.

Nachmittags wehten nur gelinde Lüftchen. Die meisten englischen Linienschiffe blieben sehr zurück; dagegen die französischen sich immer mehr nach Westen entfernten. Doch am Abend wurde das hinterste nach und nach von einer Corvette, einer Brig und einer Fregatte eingeholt. Diese unterhielten die ganze Nacht ein lebhaftes Kanonenfeuer, während jenes wenig Widerstand that, sondern bloß auf seine Flucht bedacht war.

Gegen Morgen, wo die beiden andern Flüchtlinge gänzlich verschwunden waren, — sie sind nach den nordamerikanischen Freistaaten entkommen, — verlor das bedrängte Schiff alle Kraft, indem es nicht nur an den Masten, Segeln und Tauen sehr gelitten, sondern auch viele Menschen verloren hatte. Es wurde daher, als wir uns zwischen St. Domingo und Jamaika befanden, von einem Linienschiffe, dem Pompey, erreicht und zum Streichen der Flagge gezwungen. — Man sieht hieraus, daß die Kriegsflotten, wenn sie Jagd auf einander machen, nach denselben Grundsätzen verfahren, wie die Truppen auf dem Festlande bei Verfolgung des Feindes. Die leichten Schiffe beunruhigen,

wie die leichte Reiterei, die Fliehenden und halten sie auf, bis endlich die schweren Schiffe, die man mit dem Hauptcorps vergleichen kann, Zeit gewinnen, herbei zu kommen und der Sache den Ausschlag zu geben.

Die ganze Flotte legte, mit dem besiegten Schiffe in der Mitte, bei. Der Pompey nahm sogleich von demselben Besitz. Die Gefangenen wurden großen Theils auf den Neptun gebracht, wo man sie, als brave Krieger, mit Achtung behandelte und, da sie sehr entkräftet waren, augenblicklich mit Wein erquickte. Gegen Mittag segelte man mit der Prise, um sie wieder in Stand zu setzen, so wie mit den Verwundeten nach Jamaika ab. Der Pompey, und die übrigen im Gefecht gewesenen Schiffe, die alle einiger Ausbesserung bedurften, gaben das Geleit. Hierauf wurde der Rest der Flotte nach verschiedenen Plätzen abgesandt, und der Neptun kehrte, bloß von seinem Kutter begleitet, nach Martinique zurück. Ein Admiralschiff hat nämlich stets ein solches Fahrzeug bei sich, das ihm dieselben Dienste, wie der Adjutant dem General leistet; es überbringt in der Schlacht, wo der Pulverdampf die Signale nicht erkennen läßt, die Befehle nach den verschiedenen Schiffen.

Obschon die Fahrt nach Martinique gegen den herrschenden Ostwind ging, so wurde sie doch dadurch etwas beschleunigt, daß wir nicht geraden Weges über das Meer, sondern längs der bogenförmigen Antillen-

gruppe steuerten, wo während der Nacht die Landwinde uns begünstigten. Der Anblick dieser Inseln machte mir große Freude. In der Entfernung erscheinen sie zwar in einer düstern melancholischen Gestalt, zeigen sich aber, wenn man in die Nähe kommt, als reich bewaltete Berge, anmuthige Pflanzungen, und reizende Wohnörter. Freilich ragen auch häufig kahle schwarze Felsen hervor. Sie sind es, die den Naturforscher vermuthen lassen, daß die Antillen nicht immer Inseln, sondern eine Bergkette waren, welche durch die zerstörende Kraft der Vulkane von dem Festlande abgerissen wurde. — Bei der schwedischen kleinen Insel St. Barthelemi lagen wir einen ganzen Tag vor Anker. Der Admiral stattete dem Gouverneur einen Besuch ab, der ihn erwiederte. Auch erhielten wir einen Ueberfluß an vegetabilischen Lebensmitteln, so wie einige lebendige Rinder.

Zur Ergänzung meiner Beschreibung des Neptun füge ich noch hinzu, daß dieses Schiff nie hin und her schwankte, was mir, an das beständige Schaukeln der Kauffahrer gewöhnt, sehr auffallend war. Dennoch hat mich die Mannschaft oft versichert, daß solche kolossale Schiffe, wenn sie bei stürmischem Wetter in's Schwanken gerathen oder, wie die Seeleute sagen, „schlechtes Wetter spielen," in einer weit schrecklichern Lage als kleine Fahrzeuge sich befinden. Auf dem Neptun waren einmal fast alle Kanonen losgebrochen, und

von einem Bord zum andern geworfen worden, was nicht nur die Bewegung des Schiffes noch vermehrte, sondern auch die Seiten desselben zu zerschmettern drohte. Die Leute hatten endlich dem Uebel dadurch abgeholfen, daß sie die aufgeknüpften Schlafmatten abschnitten, und damit das Geschütz im Hin- und Herrollen hemmten.

17.

Der Neptun langt wieder in Martinique an. Man schafft nun die darauf befindlichen Kriegsgefangenen nach Barbados. Der Verfasser wird völlig in Freiheit gesetzt, und begiebt sich, um nach England zu reisen, auf einen Kauffahrer. Einige Bemerkungen über dessen Mannschaft, die einer friedlichen Familie gleicht. Abfahrt des Schiffes — ein Vorfall, der es in Gefahr setzt, in die Luft gesprengt zu werden — bald darauf wird es so leck, daß man genöthigt ist, zu dessen Ausbesserung in den Hafen von Morant, einem Flecken auf Jamaika, einzulaufen.

Gegen das Ende Mai erreichten wir Martinique und gingen auf der Reede von St. Pierre vor Anker. Gleich nach der Ankunft unterwarf man die sämmtlichen, nun auf 400 angewachsenen Kriegsgefangenen einer besondern Musterung, um sie alsdann nach Barbados abzuschicken. Bei dieser Gelegenheit gaben sich die Offiziere viel Mühe, Rekruten für den Marinedienst zu werben, die auch nicht vergeblich war. Ich bemerke hier, daß überhaupt zu jener Zeit auf den englischen, wie auf den französischen Kriegschiffen, viele Leute von der entgegen gesetzten, ja von jeder Nation sich befanden und, wegen des Mangels an Seemännern, sehr willkommen waren.

Was mich betrifft, so fühlte ich weder Lust noch Beruf zum englischen Kriegsdienste, und hielt den eingetretenen Zeitpunkt für schicklich, den Admiral an sein Versprechen wegen seiner Entlassung zu erinnern. Sie erfolgte auch am 10. Junius, und zwar auf eine Art, die mich meinen Obern sehr verpflichtete, und deren nähere Berührung ich nicht unterlassen darf. Der Admiral belohnte mich mit einem nicht unbedeutenden Geschenk für die geleisteten Dienste, so wie er mir einen Antheil an den, während meiner Dienstzeit, gemachten Prisen zuschreiben ließ, der mir auch, obschon nach Jahren, in England bezahlt wurde. Der Sekretär versah mich mit einigen, vom Admiral unterzeichneten Empfehlungschreiben an Personen in London, die mir in der Folge manchen Nutzen geschafft haben. Ueberdem war mir auf einem englischen Kauffahrteischiffe, das sich in St. Pierre befand, freie Ueberfahrt nach London ausgewirkt worden.

Ungeachtet dieser freundlichen Behandlung muß ich offen bekennen, daß mir das Herz leichter und der Athem freier wurde, als ich aus dem Kriegschiffe auf das Verdeck des Kauffahrers trat, wo sich mir in der Mannschaft das Bild einer zwanglosen, einfachen und friedlichen Familie darstellte. Es war Mittag, und die gesammte Schiffsmannschaft befand sich, unter dem Sonnenzelte, auf dem hintern Deck beim Essen. Der Kapitän und sein Steuermann saßen bei dem Besaanmast, an einem kleinen, reichlich mit Speise und Trank

besetzten Tische. Zwei Knaben, die Kajütewächter, hatten ihren Platz auf den Dielen und zwar neben dem Kapitän genommen, der ihnen tüchtige Portionen auf den Schoß hinabreichte. Einige Schritte nach vorn lagerte sich das Schiffsvolk, gleichfalls auf den Dielen, um die zugedeckte, etwas erhöhte Hinterluke herum, die ihm zum Tische diente. Es standen zwei große hölzerne Schüsseln, die eine mit Fleisch, die andere mit Pudding gefüllt, und ein Korb voll Zwieback darauf. Jeder griff nach zwei ganzen Zwiebacken, wovon er einen Statt des Tellers, den andern, auf den Knien zerbrochen, zum Essen vor sich hinlegte. Dann nahm der Bootsmann die Fleischschüssel auf den Schoß und schnitt sich ab, was ihm beliebte. Auf gleiche Weise verfuhr er mit dem Pudding; und so wanderten die Schüsseln im Kreise herum, und Alle, in der linken Hand einen Zwieback mit Fleisch und Pudding darauf, und in der rechten ihr Taschenmesser, ließen sich's wohlschmecken. Zum Nachtisch reichte man eine Kanne mit Rum und Wasser herum, zu welchem Getränk die Zwiebacke gegessen wurden, welche zuvor die Stelle der Teller vertreten hatten. Auch darf ich eines kleinen Affen, der Katzen, Hunde und Hühner nicht vergessen, die von dem Einen zu dem Andern liefen, geliebkos't und gefüttert wurden. Selbst die Schweine kamen bisweilen, durch den Geruch der Speisen angelockt, aus ihrer Hütte auf dem Back herbei, welchen jedoch die Hunde den Zutritt verweigerten. Nur der Koch

machte, weil er wahrscheinlich schon früher gesättigt war, eine Ausnahme von dieser allgemeinen Befriedigung des Magens. Ueber und über beruſ't, stand er in der Küche und steckte, sein Pfeifchen rauchend, den Kopf durch die Thür, um sich an dem guten Appetit seiner Gäste zu ergötzen. —

Gegen Abend trat das Schiff die Reise nach England an, und steuerte, wie alle zurückkehrende Westindienfahrer, nach dem mexikanischen Meerbusen hin. Das Glück war uns nicht günstig; denn schon am nächsten Morgen geriethen wir in große Gefahr. Man hatte in die Proviantkammer, weil es an einem schicklichern Behältniß dazu fehlte, etliche Fäßchen Schießpulver gelegt, ein Artikel, womit die englischen Kauffahrer in Kriegszeiten, zumal wenn sie ohne Geleit segeln, sich reichlich zu versorgen pflegen. Ein unbesonnener Junge steigt, um Lebensmittel zu holen, mit einem brennenden Talglicht hinab, klebt dasselbe — auf einem Pulverfasse fest und läuft endlich, ohne weiter an's Licht zu denken, wieder fort. Zufällig ward es noch zur rechten Zeit entdeckt; sonst wären wir unausbleiblich ein Opfer dieser Unbesonnenheit geworden.

So wie wir am Morgen Gefahr liefen, durch Feuer umzukommen, so drohte am Abend das entgegen gesetzte Element unserm Leben ein Ende zu machen. Das bisher ganz dichte Schiff ward, obschon bei gelindem Wind und vortrefflichem Wetter, mit einem Male so leck, daß die Mannschaft dem Eindringen des

Wassers kaum Einhalt thun konnte. Man hat nach der Zeit gefunden, daß die mit dem geladenen Zucker an Bord gekommenen Ratten, da sie den Vorräthen an frischem Wasser nicht beikommen konnten, ein Loch durch den Schiffsboden gefressen hatten, um zu dem rauschenden Meerwasser zu gelangen. Dergleichen Unfälle ereignen sich oft, daher man auf vielen Schiffen die Vorsicht gebraucht, täglich ein Gefäß mit Wasser für diese Thiere hinzustellen, wenn die Ladung sie zu vertilgen hindert.

Am dritten Tage verschlimmerte sich der lecke Zustand des Schiffes dergestalt, daß es zu sinken drohte. Wir thaten deßhalb am Abend, wo die östliche Spitze von Jamaika nicht fern war, einige Nothschüsse, worauf uns ein Lootse glücklich in den Hafen von Morant führte, obschon die eingetretene Dunkelheit es schwierig machte, durch die Korallenbänke zu kommen, womit Jamaika umgeben ist.

18.

Der Verfasser entschließt sich zu einem Ausflug in das Innere des Landes — der Flecken Morant — Schönheit der Landschaften — gute Beschaffenheit der Straßen und ihre Lebhaftigkeit — einige Bemerkungen über die Schwarzen auf Jamaika — Gastfreiheit der Einwohner dieser Insel — ihr vaterländischer Stolz — Ankunft und Aufenthalt in Kingston — kurze Beschreibung dieser Stadt. Von hier unternimmt der Verfasser eine Wanderung nach den Ligany-Gebirgen — wo er die Bekanntschaft eines ansässigen Deutschen macht.

Da der Kapitän zur Untersuchung und Ausbesserung des Schiffes, was die Fracht auszuladen erfoderte, wenigstens vierzehn Tage nöthig zu haben glaubte, so entschloß ich mich, eine Reise in das Innere des Landes zu unternehmen.

Ich begab mich am nächsten Morgen nach dem Flecken Morant. Auf der Fahrt dahin überraschte mich die Klarheit und Durchsichtigkeit des Meerwassers, die so groß war, daß ich in einer Tiefe von 20 — 30 Klaftern nicht nur den felsigen Boden, sondern auch die darauf befindlichen Gewächse und Thiere, besonders große Schildkröten, deutlich erkennen konnte. Auch setzte mich die große Menge Haifische in Erstaunen, die unser Boot bis an den Strand verfolgten.

In dem Flecken Morant, der nur einige Reihen Häuser und Hütten zählt, verweilte ich nicht, sondern wanderte nach Kingston. Die Landstraßen in Jamaika gleichen, was man sonst nirgend in Westindien findet, den europäischen Chausséen. Ich wich jedoch oft, wie dieß auf Landreisen meine Gewohnheit ist, häufig auf Seitenwege ab, wenn irgend ein Gegenstand meine Aufmerksamkeit auf sich zog. Bald befand ich mich zwischen Gruppen von Kohlpalmen, von Cedern, Kokos- und Pisangbäumen, dann wieder bei Pflanzungen von Zuckerrohr, Kaffeebäumen und einer Menge anderer trefflicher Gewächse. Bald zeigten sich Kakao- und Zuckermühlen, oder Wohngebäude reicher Kolonisten, so wie Hütten dürftiger Neger, während an allen Seiten die reizendsten Aussichten in die Ferne sich eröffneten, und im nördlichen Hintergrunde die so genannten blauen und die Ligany-Gebirge majestätisch emporstiegen. Ueberall schwärmten Schaaren schön gefiederter Vögel umher, balsamische Düfte ergossen sich über die ganze Gegend; und am Abend erschienen die Sterne in einem dem Europäer auffallenden Glanze. Doch — ich muß abbrechen; denn auch die treueste Schilderung der von Fruchtbarkeit strotzenden Landschaften, die ich durchwanderte, würde nicht vermögend sein, einen deutlichen Begriff von der Schönheit und dem Reichthum der Natur unter dem westindischen Himmel zu geben, welche die Sinne auf die mannichfachste und angenehmste Weise beschäftigen.

Auch das rege Leben auf der Straße gewährte mir viel Unterhaltung. Bald kamen mir Kutschen oder Reiter, bald wandernde Neger und Negerinnen entgegen, letztere gewöhnlich mit Kindern, die sie in Säcken auf dem Rücken trugen, so daß bloß der Kopf heraus ragte. Bei dieser Gelegenheit bemerke ich von den Schwarzen auf Jamaika, daß sie gut und reinlich gekleidet, aber nicht so heiter wie die auf Martinique sind, auch daß sie, wie die Weißen behaupten, eine tückische und bösartige Gemüthsart haben, wovon der Grund in der harten Behandlung ihrer Gebieter zu liegen scheint. Gegen die zahlreichen Einwohner von schottischer Abkunft hegen sie große Abneigung, und betrachten sie als grausame Wüthriche.

Obschon es wenig öffentliche Wirthshäuser gibt, so vermißt man sie doch in einem Lande nicht, wo die größte Gastfreiheit herrscht, und jedes Haus dem Fremden, besonders dem Europäer, offen steht. Ueberall, wohin ich mich wendete, war ich willkommen bei Tische und erhielt Nachtquartier. Jeder Hausvater, dem ich zu Gesichte kam, lud mich freundlich ein, bei ihm einzusprechen, um wenigstens ein Glas Rum — den man mit Wasser, Zucker und dem Saft einer Art kleiner Limonien zu vermischen pflegt, — in seiner Gesellschaft zu trinken. Dabei pflegte man die guten Eigenschaften dieses Getränks herauszustreichen, und es als ein sicheres Schutzmittel gegen die herrschenden Krankheiten, z. B. das gelbe Fieber u. m. a. zu empfehlen, weil es nicht

nur die Hitze des Körpers niederschlage, sondern denselben auch in kühlen Nächten und bei nasser Witterung in gleichförmiger Ausdünstung erhalte; und ich habe mich auch zum Theil von der Wahrheit dieser Behauptung überzeugt. Trotz aller Gastfreiheit lassen jedoch die Eingebornen dem Europäer einen gewissen Stolz merken, und führen im Gespräche mit ihnen beständig das Sprichwort im Munde, „daß in Jamaika Gold auf den Bäumen wachse."

Da ich sonach an mehren Orten aufgehalten wurde, so kam ich erst am vierten Tage meiner Wanderung in Kingston an. — Man hält diese Stadt für die reichste und lebhafteste in Westindien, ob sie schon von einigen andern an Schönheit übertroffen wird. Die Straßen sind zwar regelmäßig angelegt, aber auf den Bau und die Verzierung der Häuser ist nicht die Sorgfalt gewendet, wie z. B. in St. Pierre und Fort-Royal. Der Grund davon liegt darin, weil die englischen Kaufleute sich nicht so einheimisch, als die französischen machen, und ihr Aufenthalt immer nur darauf berechnet ist, Vermögen zu erwerben, um dann im Vaterlande bequem leben zu können. Der an einer Anhöhe etwas aufsteigende nördliche Theil der Stadt ist der ansehnlichste. Der am Hafen gelegene südliche hat das Eigene, daß die Gebäude vorn auf Säulen ruhen, was sehr angenehme kühle Spaziergänge gewährt. Der sichere und geräumige Hafen ist stets voll Schiffe, und überdieß der Standpunkt einer Escadre. — Die

Lebensmittel stehen in hohem Preise, und selbst die vorzüglichsten Landesproducte, z. B. Zucker, Kaffee, Rum u. s. w. sind, im Kleinen gekauft, theurer als in England.

Nach einem Aufenthalte von zwei Tagen, während welcher ich die Hitze, die durch das Zurückprallen der Sonnenstrahlen von den Häusern sehr vermehrt wird, weit heftiger als in andern Theilen des Landes empfand, beschloß ich eine Wanderung nach den Ligany-Gebirgen. Der Weg dahin führt von der Nordseite der Stadt über eine unbebaute Gegend, dergleichen man dort Savanna nennt. Diese Landstrecke nährt zahlreiche Heerden Schafe und Rinder, welche die benachbarten Pflanzer hier in Hürden halten. Jenseit derselben erhebt sich die Fläche, die nach und nach in jene hohen Berge übergeht. Die untern Gegenden derselben prangen mit den herrlichsten Pflanzungen. Hier erblickte ich auf einigen Feldern eine ungeheure Menge Heuschrecken, welche die reiche Aernte vernichteten; diese Thiere sind, so wie auch die Ratten, eine große Beschwerde des Landes. Auf den höher liegenden Gebirgstheilen findet sich eine große Mannichfaltigkeit an Bäumen, die, je höher man kommt und je kälter die Luft wird, an Größe und Vollkommenheit abnehmen. Ich bestieg den einen Gipfel des Gebirges, und hatte hier eine treffliche Aussicht über die benachbarten Landschaften, nach den blauen Bergen und überhaupt der ganzen Gebirgskette, welche das Eiland von Osten

nach Westen durchschneidet und, gleich einer Scheidewand, den südlichen Theil von dem nördlichen trennt; beide werden nur durch zwei Wege mit einander in Verbindung gesetzt. Die blauen Berge, deren Höhe, wie die Einwohner des Landes behaupten, nicht viel über 7000 englische Fuß beträgt, schienen hier ganz schwarz; denn die Luft um dieselben war völlig rein, und nur die Nebel, womit sie fast immer umgeben sind, verursachen, daß man sie von weitem in jener Farbe erblickt, welche die Veranlassung zu ihrem Namen gegeben hat.

Beim Hinabsteigen vom Gebirge nahm ich meine Richtung nach Morant. Es begegnete mir auf dieser Wanderung ein Unfall, der sehr nachtheilig hätte werden können. Ich wich nämlich, meiner Gewohnheit nach, von den gewöhnlichen Wegen ab, und verlor mich in ein enges Thal, das zwar nicht angebaut, aber dennoch von der Natur nicht vernachlässigt war. Die malerischen Ansichten der Felsenwände und der Baumgruppen, so wie die angenehme Kühle, verleiteten mich, zu lange Zeit darin zu verweilen. Nach Sonnenuntergang zeigten sich auf der einen Seite, über einem mit Schilf bedeckten stehenden Wasser, tanzende Flämmchen, welches Schauspiel meinen Aufenthalt noch verlängerte. Nach einiger Zeit empfand ich, daß in meinem ganzen Körper eine große Veränderung vorging. Es befiel mich eine Mattigkeit in den Beinen, ein Frösteln und Schneiden im Unterleibe, der Athem wurde beengt

und der Kopf schwer und eingenommen. Bald kamen mir auch allerhand sonderbare, gespensterartige Gestalten vor die Augen. Ich behielt indeß so viel Besinnung, mich zu überzeugen, daß dieß alles in der zu schnellen, den Umlauf des Blutes hemmenden Abkühlung, und hauptsächlich auch in den eingesogenen schädlichen Dünsten seinen Grund habe. Ich bot daher alle meine Kräfte auf, die steile Anhöhe zu erklimmen. In der Mitte machte ich vor Müdigkeit einen kurzen Stillstand, öffnete meine Reiseflasche, that einen tüchtigen Schluck Rum, und sprang dann vollends hinauf. Hier bekam ich einen heftigen Schweiß und eine Uebelkeit, die mit starkem Erbrechen sich endigte, worauf mir — wieder völlig wohl wurde.

Der Himmel hatte sich ganz mit Gewölk umzogen, wodurch die größte Finsterniß entstand. Ich mußte in der Hütte eines armen Negers, die mir ein schwacher Lampenschein anzeigte, übernachten. Ihre durchsichtigen Schilfrohrwände und das aus Palmblättern bestehende Dach schützten mich während der Nacht, die ich auf einer Bastmatte zubrachte, wenig vor dem eingetretenen regenhaften und stürmischen Wetter. Dennoch befand ich mich am Morgen im beßten Wohlsein, und erblickte freudig das helle Blau des heitern Himmels und das frische Grün der erquickten Pflanzen.

Mein gutmüthiger Wirth führte mich in ein benachbartes reizendes Thal, zu einem dort ansässigen Deutschen, welcher sein Glück in Westindien gemacht,

d. h., durch Verheirathung mit einer wohlhabenden Negerin, ein ansehnliches Vermögen erworben hatte. Westindische Gastfreiheit und das nicht ganz erloschene Gefühl für Landsmannschaft bewogen ihn, mich mit Güte zu überhäufen. Er wünschte, mich für immer in der Nähe zu behalten, und mir ein gleiches Loos zu bereiten, weßhalb er sich erbot, die Stelle eines Brautwerbers zu übernehmen. So gern ich seine wohlmeinende Gesinnung durch Annahme dieses Anerbietens belohnt hätte, so war dieß doch meinen Ansichten, Neigungen und meinem entworfenen Lebensplan entgegen. Seine zunehmende Zudringlichkeit veranlaßte mich daher, früher, als vielleicht außerdem geschehen wäre, nach Morant abzureisen.

19.

Der Verf. kommt nach Morant zurück, findet aber, daß sein Schiff schon abgesegelt ist — er begibt sich daher auf ein anderes Handelschiff, das nach Leith in Schottland abgeht. Eine Bemerkung über den westlichen Passatwind und den ihn begleitenden Meeresstrom. Ankunft in Leith. Kurzer Aufenthalt in der nahe gelegenen Hauptstadt Edinburgh. Von hier reis't der Verf. zu Lande nach London, und begibt sich dann nach der von den Engländern genommenen Insel Walcheren, von wo er aber in kurzem nach London zurückkehrt.

Nach einer Abwesenheit von zwölf Tagen langte ich in Morant an. Ich fand, daß mein Schiff sich bereits vor drei Tagen wieder in See begeben hatte; denn die Ausbesserung desselben war unerwartet schnell von Statten gegangen. Dieser Umstand setzte mich Anfangs in große Verlegenheit, weil ich die freie Ueberfahrt einbüßte, und überdieß meine Habseligkeiten für verloren hielt. Allein, letztere waren einem sichern Mann übergeben worden, der mir Alles richtig überlieferte. Da kein nach England bestimmtes Schiff im Hafen sich befand, so entschloß ich mich, mit einem schottländischen nach Leith, und von dort nach London zu gehen. Fracht und Beköstigung bedung ich für zehn Pfund Sterling, deren Bezahlung jedoch, weil ich an den Arbeiten Theil nahm, mir nach der Zeit erlassen wurde.

Der Schottländer verließ am nächsten Tage den

Hafen, und vereinigte sich in Negril-Head, einer Bai an der Westspitze des Eilandes, mit der Convoi, welche bereit war, die nach dem Norden abgehenden Schiffe zu geleiten. Die Fahrt wurde am folgenden Morgen begonnen. Wir schifften um die Insel Cuba in den Golf von Mexiko, wo wir von unsern bisherigen Führern, dem östlichen Passatwind und der ihn begleitenden Meeresströmung, verlassen, bald aber von den ihnen entgegen gesetzten empfangen wurden.

Für meine jüngern Leser bemerke ich, daß der Passat an den Küsten des mexikanischen Meerbusens sich bricht, dann seine Richtung nach Nordosten nimmt, und oft bis nach Europa sich erstreckt. Dieselbe Bewandtniß hat es mit der beständigen, durch jenen Wind erregten Bewegung des Meeres von Osten nach Westen. Das im Golf angehäufte Wasser drängt sich zwischen Florida und den Bahama-Inseln wieder heraus, und bildet einen reißenden Strom, der längs den nordamerikanischen Küsten bis nach den Bänken von Newfoundland fortläuft, wo er sich ausbreitet und nach und nach seine Kraft verliert. Der Zweck also, warum jedes von Westindien nordwärts gehende Schiff zuerst in den Golf von Mexiko segelt, ist, jenen Wind und Strom aufzusuchen, um von ihnen nach den newfoundländischen Bänken, und sodann quer über den Ocean geleitet zu werden.

Auf diese Weise geschah es, daß wir, nach einer Fahrt von drei Wochen, die irländische Küste zu Ge-

sicht bekamen. Es trat dann eine achttägige Stille ein, während welcher das Land deutlich vor uns lag, ohne daß wir es erreichen konnten. Endlich erhoben sich sehr heftige, aber widrige Winde, daher wir erst um die Mitte des August in Leith eintrafen. Kaum waren die Anker geworfen, als uns die Neuigkeit von dem Abgange der englischen Expedition nach der Insel Walcheren, wovon man sich große Dinge versprach, überbracht wurde. Ein Wink des Schiffkapitäns, daß bei solchen Gelegenheiten viele Leute gebraucht würden, und daß ich, wofern meine Abreise nach London sich nicht verzögerte, gewiß eine gute Anstellung bekommen würde, brachte mich zu dem Entschluß, mich ohne Verzug auf den Weg zu machen. Da das Londoner Paketboot erst in einigen Tagen absegelte, und eine Wasserreise jederzeit von Wind und Wetter abhängig ist, so fand ich für gut, der größern Kosten ungeachtet mit der Landkutsche zu reisen, die noch am selbigen Tage von Edinburgh abging. Meine Sachen gab ich auf dem Packetboote ab. Ich selbst eilte, durch die anmuthig und lebhafte Stadt Leith, nach dem angrenzenden, auf einer Anhöhe gelegenen Edinburgh. — Mein kurzer Aufenthalt in dieser ehemaligen Residenz schottischer Könige ließ mich, in Hinsicht der Stadt selbst, bloß bemerken, daß sie eine Menge prächtiger Gebäude, und überhaupt im Style der Bauart Vorzüge vor den meisten englischen Städten besitzt. Was die Einwohner betrifft, so entging mir die Feinheit in

ihren Manieren nicht, die man selten unter den Engländern findet. Auch waren mir die Damen auffallend, welche sich in großer Zahl nach dem Strande begaben, um sich, ungeachtet des sehr rauhen Wetters, im Meere zu baden. Sie ließen sich in besondern dazu eingerichteten Wagen eine Strecke in das Wasser fahren, und sprangen, nachdem der Kutscher die Pferde abgespannt und sich entfernt hatte, herzhaft hinein.

Nachmittags um vier Uhr saß ich, in Gesellschaft von zehn andern Reisenden, auf der schönen Landkutsche, die, von acht Pferden gezogen, auf der Straße dahin rollte. Ich übergehe die Beschreibung einer solchen Flugreise, wo man Tag und Nacht durch Fluren, Städte, Dörfer und über Gebirge mit gleicher Schnelligkeit gleichsam fortgerissen wird, wo man nur mit den Wirthshäusern in kurze Berührung, und überhaupt nicht zur ruhigen Besinnung kommt.

Da ich künftig einen längern Aufenthalt in England zu beschreiben habe, — so sage ich nichts von dem mächtigen Eindruck, den der Anblick der Größe, Pracht und Herrlichkeit London's auf mich machte. Ich erwähne bloß, daß ich daselbst, kraft der mitgebrachten Empfehlungschreiben, schon nach einigen Tagen von einem Herrn Duncan, der in Vließingen militärischer Proviantverwalter werden sollte, zum Gehülfen angenommen wurde.

Wir reis'ten zu Anfang Septembers von Chattam nach Vließingen ab. Der unglückliche Zustand, worin die englischen Truppen und die Einwohner von Wal=

cheren sich befanden, ist gewiß den meisten meiner Leser nicht unbekannt geblieben. Das Militär wurde haufenweise von einer schrecklichen Seuche hingerafft, die theils durch das ungesunde Klima der Insel, theils durch den Genuß des unreif abgenommenen Obstes sich erzeugte. Die Einwohner kämpften zwar noch mit dem Unglück, das sie durch die Beschießung und Zerstörung ihrer Stadt betroffen hatte. Dennoch sah man sie hier und da — mit langen Schlafpelzen und weißen Mützen, mit thönernen Tabakpfeifen im Munde, eine Tasse Kaffee oder ein Glas Genever vor sich auf dem Tische, — gemächlich bei einander sitzen, und zum Lobe der Engländer sprechen, weil sie durch diese einigen Vortheil im Handel erhalten hatten. Nur bedauerten sie, daß der englische Befehlhaber, Lord Chatam, durch sein Zögern — das ihm bei den Franzosen den Spottnamen „J' attends" zuzog, — die günstige Gelegenheit versäumt habe, sich in den Besitz von ganz Holland zu setzen.

Da die Gesundheit des Herrn Duncan sehr schwächlich, und Vließingen nicht der Ort sie zu befestigen war, so sah er sich in kurzem genöthigt, seine Stelle aufzugeben, um nach England zurückzukehren. Wir verließen daher jenen traurigen Schauplatz — der von den Engländern, nach einem großen Menschenverluste, vor Ausgang des Jahres völlig geräumt wurde, — schon gegen Anfang Octobers, und kamen nach einer kurzen Fahrt glücklich auf der Themse an.

Staatsbibliothek München

BSB Bayerische StaatsBibliothek
MDZ Münchener DigitalisierungsZentrum Digitale Bibliothek

Richter, Theodor Friedrich Maximilian,

T. F. M. Richters Reisen zu Wasser und zu Lande, in den Jahren 1805 - 1817
Für die reifere Jugend zur Belehrung und zur Unterhaltung für Jedermann

Bd.: 4. Reise von Nantes nach den Antillen, und dann nach Schottland, Engla
nd und der Insel Walcheren, mi

Dresden [u.a.] 1831

44.1028-3/4
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10703723-0